

# Hansa

1.30  
Recd. March 1906



HARVARD LAW LIBRARY

Received Apr. 3, 1906

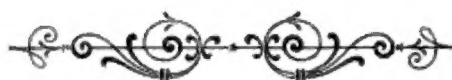




26 b 31

# „Hansa“

Deutsche Nautische Zeitschrift.



---

**Jahrgang 1905.**

---

Druck und Verlag

von

**Eckardt & Messtorff**

Buch-, Land- und Seekarten-Handlung.

Hamburg, Steinhöft 1.

Rec. Apr. 3, 1906

# Inhalts-Verzeichnis

## („Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift).

### (1905.)

	Seite
<b>A.</b>	
Abgaben auf natürlichen Wasserstrassen . . . . .	86, 105
Ahlbornsche Untersuchung über Wasserwiderstände . .	174
Alter der deutschen Schiffe, Das . . . . .	409
Altona, Schiffsverkehr (1904) . . . . .	304
Amerika (Ver. Staaten): Anträge zu Schiffahrtssubventionen 31. — Beteiligung deutscher Schiffe am Postverkehr 60. — Chemische Feuerlöschmittel von der Regierung zur Einführung an Bord von Handelsschiffen empfohlen 108, 168. — Heuervorschußwesen 160. — Handelsmarine und Schiffbauwesen 161. — Internationalität der Besatzung auf Schiffen 172. — Strafe für desertierte Chinesen in amerikanischen Häfen . . . . .	618
Amsinck, Martin Garlieb; Nachruf . . . . .	192
Antwerpener Hafenprojekte . . . . .	242, 274
» Schiffsverkehr (1904) . . . . .	360
Argentinische Häfen . . . . .	289
»Argo« D.-G., Jahresbericht . . . . .	191
Ärzte, Ausländische, auf deutschen Passagierdampfern .	480
Atlantische Schiffsahrtskampf, Der . . . . .	240
Ausländer als Kapitane und Offiziere britischer Schiffe .	315
Australien, Erhebung von Prämien im Seefrachtverkehr .	193
» Seeverkehr im Commonwealth (1904) . . . . .	220
Australische, Deutsche, D.-G., Jahresbericht . . . . .	189
Auswanderung, Die deutsche überseeische (1904) . . . .	165
» Verhältnis zur Bevölkerung . . . . .	504
Auszeichnung für seemännische Leistungen, Berechnung zur . . . . .	196, 209, 314
<b>B.</b>	
Bagger, »Texas«, Untergang des . . . . .	63
Baggerverluste . . . . .	63, 112, 124
Baltic and White Sea Conference: Gründung 266, 286. — Mitteilung an die Mitglieder 336. — Ihre Wirkung auf die Holzfrachten 385. — Sitzung in Kopenhagen 566. — Raumgehalt der Reederei . . . . .	602
Bangkok, Schiffsverkehr (1904) . . . . .	490
Becker, Kapitän, Nachruf . . . . .	528
Befrachtung, Englische Rechtsprechung über (1904) . .	65
Bergelohn, Englische Rechtsprechung über (1904) . . .	53
Bergelohnansprüche eines staatlichen Schiffes . . . . .	39
Bergungsgesellschaft, Eine neue, in Neu-Schottland . .	220
Betonnung bei Helgoland, Veränderung in der . . . . .	432
Bibliotheken, Kajüts-, auf Passagierdampfern . . . . .	442
Bornholm, Anlage eines Schutzhafens an der Ostküste von .	438
Bougie (Algier), Tonnengebühren in . . . . .	615
Bremen: Bericht der Handelskammer 22, 34, 43. — Gründung eines Nautischen Vereins 23. — Jahresbericht des Seemannsamtes 132. — Abtretung preußischen Gebietes 148. — Schiffsahrtsverordnung für die Unterweser (§ 42) 166. — Vertrag mit Preußen wegen Austausch von Gebieten 288. — Schiffsahrt und Reederei (1904) 293. — Gebietserwerbung 386. — Hafenarbeiterstreik 408. — Berufung auf § 31 der Lokalverordnung für die Weser (Wege-rechtssignal) 445. — Bremerhaven, Seeamt Jahresbericht 59. — Neue Hafenerweiterungs-bauten . . . . .	480

	Seite
Büchereien der Mannschaften an Bord . . . . .	273
Büchersaal: Togo-Sprachen 13. — Deutsch-Nautischer Almanach 13. — Kapitalanlage 13. — Die See-gesetzgebung des Deutschen Reiches 25. — Krankenfürsorge der Seeleute 112. — Schiff und Wasser 158. — Meyers Großes Konversations-Lexikon 158. — Auskunftsbuch für Schriftsteller 218. — Atlas der Gezeiten und Gezeitenströme für das Gebiet der Nordsee und der Britischen Gewässer 229. — Nautik 229. — Der Hottentotten-Aufstand 229. — Winke für Expeditionen im afrikanischen Busch 254. — Die Untersuchung der Vibrations-erscheinungen von Dampfern 277. — Dampfer-handbuch für den Atlantischen Ozean 278. — Meyers Großes Konversations-Lexikon 302. — Atlas der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen im Indischen Ozean und in den ostasiatischen Gewässern 314. — Studien zur modernen Entwicklung der Seefrachtver-träge 337. — Eine Nordlandfahrt 337. — Verzeichnis der Leuchttfeuer aller Meere 373. — Der Strandwanderer 386. — Tierleben der Hochsee 397. — Große Haverei 397. — Förderung des Außenhandels 410. — Die kriegerischen Ereignisse in den Kolonien im Jahre 1904 410. — Neues Handbuch der Schiffsahrtkunde und Nautische Tafelsammlung 457. — Das Recht der großen Haverei 493. — Taschenbuch der Kriegsflotten 493. — Meyers Großes Konversations-Lexikon 506. — Pilote (Heft 30) 553. — Das Seeamt . . . . .	627

<b>C.</b>	
Callao, Hafenerweiterungen in . . . . .	205
Calorit-Konserven . . . . .	71
Chronometer: Einfluß auf den Gang durch Erschütte-rungen 280. — Chronometerprüfung der See-warte 386, 456. — Chronometerwerke, Gründung einer Handelsgesellschaft zur Fabrikation von Chronometern 484, 496. — Behandlung der Chronometer . . . . .	509, 521, 534, 546
Clayton-Apparat, Der . . . . .	487
Colombia, Beschädigung des Piers in . . . . .	385
Comité Maritime Internationale, Liverpooler Konferenz . . . . .	228, 267, 301
Comité Maritime Internationale, Diplomatische Konferenz . . . . .	12, 109, 400, 424, 547
Cuxhavener Hafenanlagen, Kritik an den . . . . .	24

<b>D.</b>	
Dampfer, Größte, der Welt . . . . .	336
Dampferpatente, Über . . . . .	231, 376, 400
Dänische Handelsmarine, Die . . . . .	239
Desertionen, Mittel zur Verhütung von . . . . .	136
Desinfektionsschäden an der Ladung, Mangel an Haftbar-keit für . . . . .	180



	Seite
Deutsche Flagge, Anteil am Seeverkehr in verschiedenen Ländern . . . . .	214, 222, 379, 406, 417, 421
Deviation, Einrichtungen zur Bestimmung der . . . . .	116, 128
Disziplin, Vorschläge zur Besserung der, auf britischen Schiffen . . . . .	245
Donaufahrt, Heckanker für Schiffe in der . . . . .	120
Drogden-Kaiser Wilhelm-Kanal als Konkurrenzfahrstraße . . . . .	304
Dunkirchen, Schleppgebühren in . . . . .	283

## E.

Einwanderergesetz, Das neue englische . . . . .	307
Eisberichte . . . . .	552, 565, 575, 588, 614, 626
Eissignale auf der Elbe in Vorschlag gebracht . . . . .	557
Elbe-Feuerschiff I, Nebelsignal geändert . . . . .	23
Elbe-Feuerschiff, Ein fünftes, gelegt . . . . .	253
Elbe-Feuerschiff III, verlegt . . . . .	396
Elbe, Schifffahrtsverordnung für die Unter-, (§ 14) . . . . .	111, 195
• Vergnügungsboote vor Oevelgönne und Blankenese	305
Elektrische Anlagen an Bord . . . . .	12
England: Rechtsprechung (1904) 41, 52, 65, 309. —	
Betriebsergebnisse von Frachtdampfern 49. —	
Hotze gegen Deutschland 67. — Unfall-	
entschädigung ausländischer Reeder 123. —	
Kenntnis der englischen Sprache für ausländische	
Seeleute erforderlich 137. — Internationalität	
der Besatzung auf Schiffen 173. — Leucht-	
feuerabgaben 184. — Unfallverhütungsvor-	
schriften für die Schiffe in allen Häfen; Aus-	
schluß von Ausländern zu Schiffsführerstellen;	
ein Handelsminister 208. — Passagierverkehr	
in einzelnen Häfen 228. — Einwanderer-	
beschränkung (Aliens-Bill) 232, 307. —	
Hygienische Verhältnisse an Bord 243. —	
Vorschläge zur Besserung der Disziplin 244.	
— Abschaffung der Leuchtfeuerabgaben 281.	
— Zusammentritt des Parlaments-Ausschusses	
zur Prüfung der Verhältnisse auf ausländischen	
Schiffen 292, 440. — Flagg-Bill, Ablehnung	
315. — Deutsche und englische Reeder 316.	
— Versicherungen im Kriegsfall 462. —	
Gründung einer englisch-japanischen Schifffahrts-	
combine 480. — Seeverkehr (1904) mit dem	
Auslande 507. — Segelschiff als Ausbildungs-	
stätte 580. — Rechtlosigkeit erkrankter oder	
verletzter Schiffsleute 591. — Seegesetzgebung	
in 1905 504. — Handelsamt — Seeberufs-	
genossenschaft . . . . .	617

## F.

Faden oder Meter? . . . . .	592
Farbenblindheit, Neue Vorschläge zur Feststellung der . . . . .	411, 448
Fehmarnbelt-Feuerschiff, Das . . . . .	171, 231
Feuerlöschmittel, Chemische . . . . .	108, 168, 211
Feuerschiff Norderney (im preuß. Etat) . . . . .	36
Feuer-Versuche bei Nebel m. d. Feuerschiff Fehmarnbelt	
Filby-Prämien-Stiftung, Auszeichnungen aus der . . . . .	205
Finnische Häfen, Ladungsverzeichnis für . . . . .	59
Fischerfahrzeuge: Deutsche und englische Fischerfahr-	
zeuge bei Island 12. — Ursachen der Verluste	
von Finkenwärder Fischerfahrzeugen 302. —	
Unzulässigkeit des Gebrauchs von Raketen	
auf Fischerfahrzeugen 100. — Internationale	
Lichterführung für Fischerfahrzeuge 460, 576.	
— Klagen über Nachlässigkeit in der Lichter-	
führung von Fischerfahrzeugen . . . . .	477
Fischdampfern, Befähigungsnachweis englischer und	
deutscher Führer von . . . . .	328
Fischdampferverluste, Erklärung ihrer Ursachen 181, 368,	
449, 460, 527	
Flagge, Deutsche, Anteil am Seeverkehr verschiedener	
Länder . . . . .	214, 222, 379, 406, 417
Flagge, Deutsche, Anteil am englischen Seehandel . . . . .	421
Flensburger Reederei, Bestand der . . . . .	397
Frachten, Minimal- . . . . .	135, 145, 196, 205
Frankreich: Schifffahrts-Prämienwesen 148. — Schlepp-	
dampferfahrt der einheimischen Flagge vor-	
behalten 209. — Schleppdampfergebühren in	
Dunkirchen 283. — Zollstrafen 497. — Recht-	
sprechung in Marseille; Einfluß der Strikes	
auf Ladungsverträge . . . . .	556

	Seite
Friedenskonferenz, Eine zweite . . . . .	424
Friedensschluß, Folgen in wirtschaftlicher Bedeutung . . . . .	281
Funkentelegraphenstationen an Land . . . . .	249
• an Bord . . . . .	260

## G.

Gefle, Neuer Hafen in . . . . .	372
Genua, Hafenerweiterungen geplant in . . . . .	361
Gekaperte Schiffe durch Japaner . . . . .	132, 313
Germanischer Lloyd, Jahresübersicht . . . . .	21
• Monatliche Verluste u. Unfälle 24, 109,	
120, 169, 217, 254, 314, 361, 470, 470, 517	
Geschäftslage Ende des ersten Halbjahres . . . . .	381
Gesundheitliche Ausführungsbestimmungen zur Seemanns-	
ordnung . . . . .	266, 336, 339, 387, 459
Greek Conference Line, Gründung der . . . . .	168
Größenklassen, Verschiebung der Schiffs- . . . . .	404

## H.

Hafengesetz, Das hamburgische (§ 32) . . . . .	159
Hafenkosten in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen . . . . .	135
Hafenverkehr, Ausrechnung seines Umfangs in ver-	
schiedenen Plätzen . . . . .	592
Haftbarkeit der Reeder gegenüber Zwangsloten . . . . .	233
• • • • • Einheitliche Vorschriften über . . . . .	272, 303
Hamburg: Jahresbericht der Handelskammer 7, 22. —	
Die Hafenverwaltung und ihre Tätigkeit 124.	
— Desinfektionsfahrzeug mit Apparaten zur	
Rattenvertilgung 130. — Jahresbericht des	
Seemannsamtes 155. — Auslegung § 132 des	
Hafengesetzes 159. — Schifffahrt im I. Quartal	
168. — Resolution zur Kagebührenfrage 289.	
— Ertrag der Hafenanlagen 289. — Schiff-	
fahrt (1904) 301. — (I. Halbjahr 1905) 323.	
— Schutzhafen für Schiffe mit Sprengstoffen	
301. — Hauptartikel des hamburgischen See-	
handels (1904) 336. — Privatwohlthätigkeit 349.	
— Verkehr (1904) 360. — Vermehrung der	
Hafenlotsen 436, 495. — Schifffahrt (1904) 452.	
— Einweihung der Navigationsschule 477. —	
Fürsorge für Unfallverletzte 504. — Schutz-	
verband der Reedereien . . . . .	564
Hamburg-Amerika Linie: Ausgleich mit der Forenede	
Dampskibs-Selskab in Kopenhagen 12. — Cux-	
havener Hafenanlagen 24. — Abkommen mit	
der Dänisch-Westindischen Kompagnie 107. —	
Ordensverleihungen durch den Kaiser 168. —	
Jahresbericht 187. — Weihnachtsfeier auf der	
Amerika . . . . .	627
Hamburger Reeder, Bericht des Vorstandes des Vereins 375, 381	
Hamburg-Südamerikanische D.-G., Jahresbericht . . . . .	190
Handelsgesetzbuch (§§ 553 a und 554) . . . . .	220, 313
Handelshochschule, Zweck und Aufgaben einer . . . . .	568
Handelsmarine, Entwicklung der deutschen . . . . .	150
Handelsverträge, Die neuen . . . . .	64, 382
Hansa-Linie, Bremen, Differenzen mit englischen	
Reedereien . . . . .	181
Hansa-Linie, Bremen, Jahresbericht . . . . .	189
Harburg, Neue Hafenanlagen projektiert in . . . . .	576
Havarie-Grosse, Grundlagen der . . . . .	536, 549, 560
Hebung des Standes . . . . .	608, 619
Hellenische Reederei, Eine neue . . . . .	314
Heuervorschußwesen in den Ver. Staaten . . . . .	160
Hilfeleistung in Seenot, Internationales Recht über . . . . .	563
Hilfebedürftigkeit der Seeleute, Begriff der . . . . .	219, 233
Hongkong, Bestimmungen über Beförderung von Munition	
24	
Howaldtswerke Kiel, Jahresbericht . . . . .	143
Hullkommission, Schlußbericht der . . . . .	100
Hygienische Verhältnisse auf englischen Schiffen . . . . .	243

## I.

In eigener Sache . . . . .	449
Ingenieur oder Maschinist? . . . . .	40
Inseln, Neue . . . . .	102
Invalidenrenten für Kapitäne . . . . .	483
Invalidenversicherung der Seeleute . . . . .	61
Island, Beschreibung eines Schutzhauses an der Küste von	
104	
Italienische Häfen, Verkehr (1903) . . . . .	60







„Prinzregent“ in Dover . . . . .	Seite 313
Protokollierung der Zeugenaussagen vor Seeämtern, Verlesung der . . . . .	435
Prüfungsvorschriften für Schiffer und Steuerleute: Anforderung in der Küstenfahrt 28. — Prüfung in der Schiffbautechnik an der Lüb. Schule 421. — Fahrzeit der Schiffer auf kleiner Fahrt . . . . .	607
Prüfungswesen 12, 49, 109, 157, 217, 325, 337, 349, 373, 386, 410, 433, 566, 577, . . . . .	627
Puget Sound, Grenzlinien des . . . . .	349
„ „ Orderhäfen nach . . . . .	376

## Q.

Quarantänenvorschriften gegen Herkünfte aus deutschen Häfen . . . . .	Seite 456
---	-----------

## R.

Reederei A.-Ges. von 1896, Hamburg, Jahresbericht . . . . .	201
Reedereiberichte . . . . .	187, 200
Reederei-Gastwirtschaftsbetrieb . . . . .	352
Reederei, Geschäftslage der . . . . .	135
Reederhaftung für beschädigte Ladungsgüter . . . . .	100
Reederkonferenz in Kopenhagen . . . . .	266, 286, 336
Reform der Strafrechtspflege in Seesachen . . . . .	77, 246, 257
Reichsgerichtsentscheidungen: 1) Rechte der reparierenden Werft in Kollision mit vertragsmäßigen Schiffspfandrechten; 2) Haftung des Transportversicherers für Schäden, die auf ein persönliches Verschulden des versicherten Schiffseigners zurückzuführen sind 29. — 3) Zeitpunkt des Ablaufs einer Time-Charter 79. — 4) Schleppvertrag. Unfall durch Schuld beider Schiffe. Hilfslohn 89. — 5) Polizenklause. Zu regulieren wie Lloyds in London. 199. — 6) Wann liegt Kondemnation eines Schiffes wegen Seeschadens vor? 211. — 7) Verladungsbedingungen der Kölnischen D.-Ges. Benachrichtigungspflicht des Schiffers nach § 10 Abs. 3 Binnenschiffahrtsgesetz 245. — 8) Haftung für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes im Hafenverkehr 256. — 9) Herbeiführung eines Havarie-Grosse-Falles durch Verschulden des Kapitäns. Kann sich der Reeder auf die Befreiungsklauseln des Konnossements berufen? 284. — 10) Eigentum von Ausländern an deutschen Seeschiffen 498. — 11) Schiffszusammenstoß. Verteilung des Ladungsschadens bei beiderseitigem Verschulden 569. — 12) Verjährung der Forderungen für Kollisionsschäden. — 13) Durchkonnossement und Seekonnossement. Frachtzahlung nach Konnossementsgericht 581. — 14) Ladebereitschaft. Stiffening Cargo 607.	
Rettungsbojen, Selbstleuchtende . . . . .	12, 182
Rettung Schiffbrüchiger, Gesellschaft zur, Jahresbericht . . . . .	410
Rettungsmaßnahmen gegenüber einem Überbordgefallenen . . . . .	133
Rettungstat (Albenga), Anerkennung für . . . . .	516
Rio Grande do Sul, Schiffsverkehr (1904) . . . . .	242
Rodenacker, erkrankt . . . . .	408
Rotterdam, Schiffsverkehr in (1904) . . . . .	360, 478
Ruderkommando, Das neue . . . . .	99, 402
„ „ in englischer Beleuchtung 291, 402, 448, 519 . . . . .	372, 402
Rußland, Bestrebungen zur Förderung der Schifffahrt 101. — Vorschriften über Ladevorrichtungen in St. Petersburg 109. — Anmusterungen russischer Schiffe im Hamburger Hafen 229. — Lotsengebühren von Kertsch bis zum Asowschen Meer 254. — Die Handelsflotte 426.	

## S.

Sachverständige, Gebühren für nautische, vor Gerichten . . . . .	399
Schelenkühlen, Das Feuer von . . . . .	526
Schiffahrtkongreß in Mailand, Der 10. Internationale . . . . .	492
Schiffahrtstechnische Versuchsanstalt für Hamburg befürwortet . . . . .	465

Schifffahrt und Handel, Wechselbeziehungen zwischen . . . . .	Seite 340
Schiffbau (1904). . . . .	39, 58, 70
„ (1905). . . . .	203, 503
Schiffbaumaterialien, Zollfreie Einfuhr von . . . . .	279
Schiffbautechnische Gesellschaft, 7. Hauptversammlung . . . . .	586
Schiffbauwerft in Bremerhaven und in Lübeck geplant . . . . .	587
Schiffe, Bestand der deutschen (1904) . . . . .	321, 333
„ (1905) . . . . .	120
Schiffer, Klein-, Notstandsdarlehen für preußische . . . . .	120
Schiffsgrößenklassen, Verschiebung der . . . . .	404
Schiffsjungenzentralstelle in Stettin, gegründet von der Seemannsmission . . . . .	253, 291
Schiffsoffiziere, Stellung zum Kapitän . . . . .	352
Schiffsverluste (1904) . . . . .	401
„ (1905) . . . . .	470
Schleppen, Trossenbefestigung beim . . . . .	485
Schlick'sche Schiffskreisel, Der, Einbau in einen Dampfer . . . . .	144
Schlingerkiele bei Segelschiffen . . . . .	177, 475, 485
Schulschiff „Georg Stage“, Untergang und Ursachen . . . . .	324
Schulschiffs-Verein, Schlußbesichtigung . . . . .	164
„ „ Mitgliederversammlung . . . . .	378
Schutzverband hamburgischer Reedereien, Ein, gegründet . . . . .	564
Schutzverein Deutscher Reeder, Versammlung in Kiel . . . . .	277
Schwedische Subventionspolitik . . . . .	618
Seeamtliches Verfahren bei der Protokollierung von Zeugenaussagen . . . . .	435, 532
Seeamtliche — und oberseeamtliche Rechtssprechung (1901—1904) . . . . .	539
Seeamtsentscheidungen: Strandung „Mathilde“, Kollision „Wilhelmine“ — „Fortuna“, Strandung „Constanze“, 9. — Kollision „Schlei“ — „H. C. Kiehn“, Unfall des D. „Helen Heidmann“ (Ober-Seeamt) 19. — Strandung „Mathilde“ (Ober-Seeamt) 19. — Kollision „Wilhelmine“ — „Fortuna“ (Ober-Seeamt) 19. — Unfall auf der „Thalassa“ 36. — Kollision „Valentia“ — „Rosa“, Strandung „Gertrud Woermann“, Strandung „Heinrich Menzel“, 47. — Untergang „Hermine“, 56. — Untergang D. „China“, 72. — Untergang „Optima“, 88. — Seeunfall D. „Carl Behnk“, 101. — Strandung D. „Mannheim“, Untergang „Lulu Bohlen“, 108. — Untergang „Optima“, 111. — Tod eines Schiffsjungen durch Wasseraufholen mit Schlagpütze; Vorschriften für die Schifffahrt auf der Weser (§ 40) 119. — Strandung „Marianne“, 132. — Strandung „Emma Sophie“, Kohlenexplosion „Hans“, Kollision „August“ mit Marinebarkasse 227. — Unfall durch Einhaken des Kattblocks 228. — Untergang „Optima“ (Ober-Seeamt) 253. — Kohlenexplosion auf „Hans“, 260. — Strandung des D. „Lotte“, 285. — Seeunfall „Lulu Bohlen“ (Ober-Seeamt) 329. — Untergang „Optima“ (Ober-Seeamt) 356. — Feuer Bark „Louise“, 401. — Strandung des „Kurfürst“ (Oberseeamt) 411, 414. — Untergang des D. „Parma“ (Ober-Seeamt) 429. — Strandung „Constanze“ (Ober-Seeamt) 439. — Selbstmord an Bord des D. „Willkommen“, 580, 584, 595, 606, 618. — Grundstoß D. „Pionier“ (Oberseeamt); Strandung Schooner „Meteor“ (Oberseeamt) 613.	
Seeamtsentscheidungen, Kurze Auszüge aus verschiedenen: 386, 396, 409, 421, 433, 444, 455, 469, 479, 504, 516, 528, 541, 552, 566, 576, 588, 602, . . . . .	615, 627
Seebeben im Arabischen Meer . . . . .	86
„ „ aus neuester Zeit . . . . .	119
Seeberufsgenossenschaft: § 40 der Unfallverhütungsvorschriften 244. — 19. ordentl. Genossenschaftsversammlung in Kiel 271. — Unfall durch Verschollenheit der Schiffe 282. — Verwaltungsbericht 285. — Genehmigung der Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse 602. — Seeberufsgenossenschaft — Handelsamt . . . . .	617
Seebente- und Durchsuchungsrecht, Das . . . . .	114, 127
„Seefahrt“, Verein, Mitgliederversammlung 289.	
Seefischerei, Notlage der, und Vorschläge zu ihrer Beseitigung . . . . .	131
Seekarte, Eine unrichtige . . . . .	241
Seekarten und Segelanweisungen, Rechtweisende Kompasse in . . . . .	161
„ „ Stand der, v. Reichs-Marine-Amt herausgegeben . . . . .	621



	Seite
Seekriegsrecht, Das . . . . .	382, 424
Seemannsamt's-Vorsitzende, Nautische oder juristische? . . . . .	508, 567, 568
Seemannsheim, -Mission und -Verband . . . . .	125
Seemannsordnung: Gehorsamspflicht (§§ 34, 86) 5. —	
Rückwirkende Kraft 203. — Hinweis auf § 63	
219. — Hilfsbedürftigkeit unter Bezug auf	
§ 83 Abs. 1 und 2 219, 255. — Desertions-	
vergehen vor Schöffengerichten (§ 93 Abs. 3)	
232. — §§ 4, 113, 117, Bemannungsfrage 244,	
255. — Meuterei, Ansprüche der Reederei	
(§§ 94, 105) 256. — Gesundheitliche Aus-	
führungsbestimmungen 266, 336, 339, 387. —	
Auslegung von § 36 und § 37 Abs. 3 327. —	
Erklärung des Begriffs der Gehorsamsver-	
weigerung 364. — Schadenersatz durch Ver-	
zögerung der Schiffsexpedition (§§ 50, 77)	
388, 392. — Ein „Urteil“ 412. — Koalitions-	
recht der Schiffsleute 438. — Anleitung zur	
Gesundheitspflege 459. — Journaleintragungen	
(§ 99) 521, 524. — „Wiederholter Ungehorsam“	
543. — Auslegung § 70 ad 2 544, 618. —	
Auslegung §§ 50 und 52 579. — § 1 Abs. 2	605
Seerechtskonferenz, Die diplomatische . . . . .	100, 400, 424
„    Tagung des Comité Maritime Inter-	
nationale . . . . .	228, 267, 301
Seewarte: Seewarten-Medaille mit Diplom, Verleihung	
der 24. — Sturmwarnungswesen 27. — Segel-	
anweisung aus 1871 269. — Jahresbericht,	
Personal 280, 316. — Chronometerprüfung	386
Segelanweisung, Eine alte . . . . .	269
Segelschiffsreisen, Schnelle . . . . .	49, 59, 325, 409
Segelschiffsreederei, Zur Lage der deutschen . . . . .	297, 456
Segelschiff als Ausbildungsstätte in England . . . . .	580
Segelschiffmanöver bei „Mann über Bord“ . . . . .	132, 136
Segelschiffe „Potosi“ u. „Preußen“, Widerstandsfähigkeit der	120
Segelschiffsreeder, Internationale Vereinigung der, Be-	
schlüsse . . . . .	60, 301
Selbstmord eines Überarbeiters durch Mißhandlung 580,	
584, 595, 618	
Signale, Nacht-, Verschiedene . . . . .	212, 251, 280, 296, 489, 513
Unterwasser- . . . . .	242, 254, 277, 324, 365
Signalapparat, Ein neuer, für Segelschiffe . . . . .	464
Simplotunnel, Durchstich des . . . . .	108
Sogwirkung als Ursache einer Kollision . . . . .	173
Sonnenfinsternis, Ratschläge über Beobachtungen bei der	366
Sozialpolitik, Deutsche und englische . . . . .	531
Sprachkenntnisse englischer Lotsen . . . . .	389
Sprengstoffe und ihre Verladung . . . . .	383
Stabilität, Betrachtungen über . . . . .	224, 235
Standlinie, Eine praktische . . . . .	101, 126, 208
Stapellaufe auf deutschen und britischen Werften, Monat-	
liche Übersicht 57, 118, 177, 187 248, 311,	
368, 442, 451, 523, 621	
Statistik, Schiffs-, Mangel an Einheitlichkeit in der . . . . .	568
Stettin-Stolper D.-Ges., Antrag auf Liquidation . . . . .	302
Steuerleute in der Ostsee, Mangel an . . . . .	113, 570
Steuermannsfahrt, Anrechnung der . . . . .	160, 381
Steuerung, Schiffs-, Eine neue . . . . .	453
Stoermer, Ludwig, Nachruf . . . . .	313
Straßpfleger in Seesachen, Die Reform der . . . . .	47, 246, 257
Straßenrecht: Straßenrecht englischer Kriegsschiffe 185,	
— Art. 26 267. — Art. 11 268. — Art. 15	
und 28 477. — Langer Ton als Warnungssignal	606
Streik der Bergarbeiter 61. — auf den Weserwerften	
204. — in Marseille, Einfluß auf Frachtver-	
träge 556.	
Sturmwarnungswesen der Seewarte, Gutachten zum . . . . .	27
Suez-Kanal: Resolution gegen Gebührenerhebung 25. —	
Ein zweiter? 55, 472. — Sir Thomas Luthert	
und seine Gegner 108. — Verkehr und Ein-	
nahme 132, 169, 275, 396. — Sperrung durch	
Dampfer „Chatham“ 493, 543.	
Sumner-Linie, Zur . . . . .	101, 126, 208
Swakopmund, Zustand des Hafen in . . . . .	372

## T.

Telemobiloskop, Das . . . . .	269, 409
Thermitschweißung am Schraubenschaft . . . . .	217
Tiefladefinie, Zur Geschichte der . . . . .	427
Tiefseexpedition, Eine neue englische . . . . .	61
Toplicht, Zweites, für Dampfer . . . . .	157, 198, 328, 340

	Seite
Trave, Fahrwasserverhältnisse auf der . . . . .	385, 528
Trimberechnung eines Schiffes . . . . .	139
„Triton“, D.-Ges., Bremen, Jahresbericht . . . . .	201
Trossenbefestigung beim Schleppen . . . . .	485
Turbinen-Maschinen, Notwendigkeit ihrer Einführung . . . . .	157
„    Dampfer „Kaiser“ vom Stapel gelaufen . . . . .	179
„    Frage. Ein Beitrag zur . . . . .	184, 480
„    als Schiffsmotor. . . . .	202
„    Neues über . . . . .	238, 364, 503
„    maschinen, Abfälliges Urteil über . . . . .	385

## U.

Überladene Schiffe in englischen Häfen . . . . .	425, 472
„Unabwendbarer Unfall“ (inevitable accident) Begriff . . . . .	136
Unfälle, Schiffs-, an der deutschen Küste (1904) . . . . .	500
Unfallversicherung der S.-B.-G. nur für deutsche Schiffe	
gültig . . . . .	183
„Union“ Dampfschiffsreederei A.-Ges., Hamburg, Jahres-	
bericht . . . . .	200
Untersuchung von Seeunfällen, Gesetz über, Abänderungs-	
vorschläge zum . . . . .	172, 435, 532
Unterwassersignale . . . . .	242, 254, 302, 365, 469, 505

## V.

Ventilation bei Kohlenladungen . . . . .	142, 149, 388, 574
Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine: Tiefladefinie;	
Begriff der Fahrten; Delegierte zum Verbands-	
tag 14. — Haftung der Reeder; Anträge zum	
Verbandstag; Vorschläge zur Verminderung	
der Kollisionsprozesse 26. — Bekanntgabe der	
Tagesordnung und der Namen mehrerer Dele-	
gierten zum Verbandstag 38. — Unterwasser-	
signale 50. — Delegierte verschiedener Vereine;	
Abgrenzung der Fahrten; Aus dem Jahres-	
bericht des Hamburger Seeschiffer-Vereins 62,	
74. — Der XII. Verbandstag 86 a. — Die	
Reform der Strafrechtspflege in Seesachen;	
Das Element der aktiven Seelente im Verbande	
98. — Aufnahme von Inhabern mit Schiffer-	
patent im Seeschiffer-Verein »Weser«; Er-	
nennung eines Verbandsdelegierten zum außer-	
ordentlichen Mitglied d. Technischen Kommission	
f. Seeschiffahrt; Postbeförderung im Hafen 110.	
— Steuerleute als stimmberechtigte Mitglieder	
der Seeschiffer-Vereine 122. — Einteilung	
der Lotleinen; Postbeförderung im Hamburger	
Hafen 134. — Ankerführung in deutschen	
Häfen; Befähigungsnachweis für Kleinschiffer	
146. — Selbstleuchtende Rettungsbojen 152.	
— Auslegung eines Feuerschiffs nördlich von	
Norderney 194. — Verbandskommission in	
Hamburg 206. — Mittel zur Hebung des	
Standes 230. — Seekarten in finnischen	
Gewässern; Erweiterte Tätigkeit des Vereins	
Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handels-	
marine 290. — Nachruf; Störmer und Pohle;	
Mittel zur Hebung des Standes 326. — Be-	
feuerung der Flensburger Förde; Hamburgs	
Privatwohlthätigkeit 338. — Mittel zur Hebung	
des Standes 350, 362, 374, 398. — Entwurf	
zur Satzung des Verbandes 422, 434. — Antrag	
zur Revision des Gesetzes über die Unter-	
suchung von Seeunfällen 446. — Unterwasser-	
signale (Eingabe und Antworten) 458. — Ein-	
gabe betr. Lichterführung der Fischerfahrzeuge	
482. — Auslegung eines Feuerschiffs bei	
Lyserort 482. — Obligatorische Anwendung	
von zwei Toplichtern 494. — Abänderungs-	
vorschläge zum Satzungsentwurf des Verbandes	
518. — Aus dem Jahresbericht des Seeschiffer-	
Verein »Stettin« 518, 530. — Antworten und	
Eingaben betr. Nordhinder-Feuerschiff und	
Unterwassersignale 554. — Schiffsoffiziere als	
Beisitzer des Seeamts 578, 590. — Unter-	
wassersignale, Antwort der preuß. Ministerien;	
Lichterführung der Fischerfahrzeuge, Eingabe	
an das Reichsamt des Innern 604. — Fest-	
setzung des Verbandstages; Westertill-Feuer-	
schiff, Antrag zum Verbandstage . . . . .	616





# C. Aug. Schmidt Söhne, Hamburg-Uhlenhorst.

**Kupferschmiederei, Metallwaarenfabrik  
und Apparatebau-Anstalt.**

Telegr.-Adr.: Apparatbau, Hamburg.

Fernspr.: Amt III No. 206.

## Dampfkessel-Speisewasser-Reiniger

D. R. P. 113917

zur Reinigung von ölhaltigem Kondenswasser

von 1500—50000 Liter stündl. Leistung für Speiseleitungen von 30—150 mm Durchmesser.  
Ausführung in Gusseisen mit Bronze-Garnitur und ganz in Bronze.

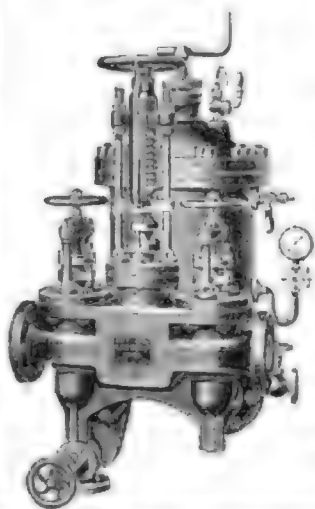
## Dampfkessel-Speisewasser-Vorwärmer

D. R. P. 120992

für Speisewasser in gleich hoher Temperatur als diejenige des zum Anwärmen benutzten Dampfes.

## Seewasser-Verdampfer (Evaporatoren) System Schmidt

zur Erzeugung von Zusatz-Wasser für Dampfkessel. Dieselben auch in Verbindung mit  
Trinkwasser-Kondensatoren.



**Gebrüder Päglow**  
Hamburg — Kl. Grasbrook.

**Maschinenfabrik,**  
Schiffs- u. Kesselschmiede,  
Reparatur-Werkstätte  
♦ für Metallarbeiten aller Art. ♦  
Fernsprecher Amt 1, 6133.

**Willbrandt & Co.**  
Hamburg, Kajen 24.

Technische Artikel für Maschinen-  
und Kesselbetrieb.  
Reisert's consist. Maschinenfette,  
Armaturen, Injectoren, Ejectoren,  
Wasserreiniger etc. Propellerwellen-  
bekleidungen Patent „Willenius“.  
Isolirungen von Dampfkesseln und  
Dampfrohren. Sohrmann's Patent-  
Blei-Dichtungsringe. Manganesit-  
Kitt, Universal-Packg., „Penetratum“  
Härtepulver für Stahl und Eisen.  
„Carbozink“, Kesselschuttmittel.  
„Glyco“, Lagermetall.

**M. Giese**

Altona, gr. Elbstrasse 48  
empfiehlt

**fertige Herren-Garderoben**  
Complete Ausrüstung für Seelente

sowie alle Arbeiter-Artikel  
Oelzeug, eigenes Fabrikat, Wollzeug, Pilotanzüge etc.  
Bestellungen nach Maass werden in kurzer Zeit  
angefertigt

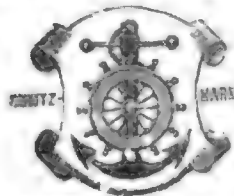
## Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co. DANZIG

bauen eiserne See- und Flussfahrzeuge aller Art,  
wie Schleppdampfer mit Schraube und Hinterrad, Eisbrechdampfer, Sauge- und Elmer-  
bagger, Dampfbaggerprähme, Seeleichter bis zu den grössten Dimensionen, See- und  
Passagierdampfer, sowie Dampfkessel jeder Grösse, Patentslip (Schiffsaufzug) bis  
1200 tons Gewicht, 210 Fuss lang, grösste und stärkste dieser Art hier am Platze.

**J. G. Hindrichson Ww. & Co.**

gegründet Bremerhaven 1847

**Farben-Fabrik**



Specialität:

**Heitmann's Composition.**

Schutzanstrich für Schiffsböden gegen Rost,  
Anwuchs von Gras und Muscheln

unübertroffen.

Sämmtliche Farben in Oel angerieben für Schiffsbedarf.  
Empfehlungen durch erste Dampfschiffahrts-Gesellschaften.

**W. A. F. Wieghorst & Sohn, Hamburg,**

**Korndampfmühle und Schiffsbrot-Fabrik.**

Leistungsfähigkeit: **Täglich 24000 Pfund Schiffscakes.**

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

**Carl Fischer,**  
HAMBURG, Stubbenhuk 25.  
Fernsprecher: Amt I, 75.  
Sämtliche Artikel für den  
**Maschinenbetrieb.**  
Techn. Gummi- und Asbestfabrikate.

**PATENT-ANWALT**  
J. Ohmstede, Ingenieur.  
Hamburg, Rödingsmarkt 33.  
Sprechzeit 10—12 und 5—7 Uhr.

## Howaldtswerke - Kiel.

Schiffbau, Maschinenbau, Giesserei und Kesselschmiede.  
Maschinenbau seit 1838. Eisenschiffbau seit 1865.  
Arbeiterzahl: 2500.  
Neubau und Reparaturen von Schiffen, Schwimm-Docks und Maschinen-  
Anlagen jeglicher Art und Grösse Hydraulisches Schmiede-, Press-  
und Schweisswerk, Stahl-, Eisen- und Bronzeesserei.  
Prompteste Herstellung von Maschinen und Schiffstheilen.  
Metallpackung, Temperatureausgleicher, Aschejectoren D.R.P.  
Cedervall's Patentschutzhülse für Schraubenwellen D.R.P.  
Centrifugalpumpen-Anlagen für Schwimm- und Trockendocks, Dampf-  
winden und Dampfankerwinden, Zahnräder verschiedener Grösse  
ohne Modell.

## Wetzel & Freytag

HAMBURG 9, Vorsetzen 39/40  
Fornspr.: Amt I, No. 3290 Bk.-Conto: Nordd. Bank  
Maschinenfabrik,  
Schiffs- und Kesselschmiede  
Spezialfabrik zur Anfertigung sämtlicher  
Hilfsmaschinen  
für moderne Segelschiffe als:  
Dampfwinden, Kapt. Jarvis Brassenwinden  
Freytag's Mars- und Bramfallwinden  
Kapt. May's Ruderblöcke (sämtl. gesetzl.  
geschützt) sowie der bekannten  
Händelspille, Reelingwinden, Kabelwinden etc.  
und des gesetzl. geschützten  
Veränhakens, Patent Freytag.

## Westminster-Hotel

English Buffet  
„ Billiard  
Hamburg, Steinhöft 15/16.  
Restaurant zu jeder Tageszeit.  
Zimmer von 2 Mk. an.

## THE FAIRFIELD SHIPBUILDING & ENGINEERING CO. LTD. GLASGOW

GENERAL-VERTRETER: **LEO FRIEDRICHS**  
HAMBURG, ARTUSHOF.

# Schrill

tönt die Bootsmanns-Pfeife:  
„Feuerrrr im Schiff ...  
Klar bei Minimax! ..“

Mehr als 400 Brände gelöscht durch Hand-Feuerlösch-Apparat  
Minimax. Preis incl. 2 Füllungen 40 Mk. Verlangen Sie noch  
heute Prospekt 10 von Minimax G. m. b. H. Berlin. Köln  
Leipzig. Stuttgart. Hamburg. Wien. Antwerpen. Budapest.  
Scheveningen. Mailand. Barcelona. London. Paris. New-York



## Rathenower Gläser

von den billigsten bis zu den in der Optik und Mechanik  
vollkommensten. **Prismen-Gläser** zu Original Fabrikpreisen.

Grösste Auswahl in Barometern sowie allen optischen  
Artikeln bei den niedrigsten Preisen. Auf Wunsch kosten-  
freie Zusendung meiner reichillustrierten Preisliste.

**W. Rabe, Rathenow a./H.**

Versandhaus optischer Artikel, gegründet 1874:



Apparate  
zur Löschung von  
**Schiffsbränden.**

## L. von Bremen & Co.

Hamburg, Rödingsmarkt 35.

Fabrik von Taucherapparaten  
aller Systeme.





# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags- und Buchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stöcken 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags- und Buchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags- und Buchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 1.

Hamburg, den 7. Januar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** 1904. — Auf dem Ausguck. — Wachdienst der Schiffsoffiziere und das Orderbuch (Schluß). — Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1904. — Drei Oberseeamts-Entscheidungen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vereinsnachrichten. — Vermischtes. — Büchersaal. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

## 1904

Kaum zu einer Zeit haben so viele und so verschiedene Ursachen auf die Lage des Reedereigeschäfts eingewirkt, wie im verflossenen Jahre und insbesondere in seiner zweiten Hälfte. Den regelmäßig wiederkehrenden Erscheinungen, wie sie die Natur hervorruft oder wie sie alljährlich in Gestalt von Arbeiterbewegungen, Aufständen, verkehrsfeindlichen Gesetzen, ihren nachteiligen Einfluß auf die Seeschifffahrt ausüben, gesellte sich im vergangenen Jahre eine Anzahl Ereignisse hinzu, von denen jedes einzelne in seiner Wirkung auf den Seeverkehr bedeutend genug ist, um als Ausnahmeerscheinung registriert werden zu können.

Der ostasiatische Krieg, der gegen Ende des Jahres glücklicherweise beendete Tarifikampf im Nordatlantik, der gewaltige Rückgang der Exporte von den Vereinigten Staaten nach Europa und im Gegensatz zu ihm, der außerordentliche Überfluß an Schiffsräumen, diese Ereignisse, stehen sie auch nicht in Zusammenhang mit einander, haben doch in ihrer Gesamtheit dem Weltfrachtenmarkt ihren Stempel aufgedrückt. Haben es, trotz der neuerdings lautgewordenen zuversichtlicheren Beurteilung des Frachtgeschäfts, zu Wege gebracht, daß am Ende des Jahres von einer wirklichen Besserung des Reedereigeschäfts, wie sie so dringend notwendig ist, nicht wohl gesprochen werden darf. Diese Worte gelten unter voller Berücksichtigung der tatsächlich eingetretenen Besserung im nordatlantischen Fracht-

und Passagiergeschäft durch die Beendigung des Ratenkrieges. Auch sind bei dieser Beurteilung ebensowenig die Anzeichen einer Besserung der wirtschaftlichen Lage in den Vereinigten Staaten außer Acht gelassen, wie die leise im Aufsteigen begriffene Preistendenz verschiedener Produkte. Für das Gesamturteil mußte auf der anderen Seite aber auch maßgebend sein, daß jene vielleicht sogar noch trügerischen Vorboten einer besseren Zeit sich eigentlich nur auf das atlantische Geschäft beziehen, nach ihrem Erscheinen in anderen Fahrten aber bisher vergeblich ausgeschaut worden ist.

Neben den aufgezählten Erscheinungen, die allgemein gesprochen einen gleichmäßig wirkenden Einfluß auf den Seeverkehr aller Nationen ausgeübt haben, kommen mit verschiedener Wirkung für jede einzelne Flagge noch andere Faktoren in Betracht.

Auf die deutsche Handelsmarine übte die anhaltende Dürre im Sommer mit ihrem unheilvollen Einfluß auf den Flußverkehr schadenbringende Wirkung aus. Auch die Ungewißheit über Wesen und Eigenschaften der neuen Handelsverträge beeinträchtigte das Frachtgeschäft, ebenso wie der seit einem vollen Jahre währende Aufstand in Deutsch Südwest-Afrika einen Teil des Handelsverkehrs gehemmt hat. Daß sich unter solchen Umständen für die deutschen Reedereien die Last der zahlreichen arbeiterfreundlichen Gesetze stärker als unter

normalen Verhältnissen fühlbar machte, mag nur nebenbei in Erinnerung gebracht werden. Nicht als Nebensächlichkeit, sondern mit der Absicht, um zu zeigen, wie erschwert dem deutschen Reeder der Wettbewerb mit seinen ganz erheblich weniger durch sozialpolitische Lasten bedrückten ausländischen Kollegen gemacht wird. Und dabei droht für den deutschen Schiffahrt-treibenden am innerpolitischen Horizont eine dunkle, schwere Wolke. Wird sie sich in ihre Bestandteile auflösen? Wird die preußische Re-

gierung, nur um ein Fragment der ehemaligen wasserwirtschaftlichen Vorlage vor Anker bringen zu können, das Betriebsmonopol auf den künstlichen Wasserstraßen des Landes und damit die staatliche Bevormundung einführen? Wer einer solchen Schiffahrtspolitik das Wort redet, setzt, wie die Geschichte anderer Länder lehrt, an die Stelle freien Wettbewerbs und wagemutigen Unternehmungsgeistes Unentschlossenheit und mangelnde Tatkraft, Eigenschaften, die, wie die deutsche Landwirtschaft und die französische Seeschiffahrt zeigen, zum allmählichen Niedergang des Gewerbes führen müssen.

Ehe wir uns mit den im Vorstehenden kurz aufgezählten Einzelercheinungen am maritimen Himmel des vergangenen Jahres näher beschäftigen, mag, alter Gewohnheit treu, auch diesmal eine vergleichende Übersicht der Betriebsüberschüsse deutscher Reedereien, soweit sie Geschäftsberichte veröffentlichen, bekannt gegeben werden. Allerdings auch gleich mit dem Vermerk, daß sich die nachstehenden Zahlen auf das vergangene Jahr beziehen. Auf die Eigenschaft eines Barometers für den gegenwärtigen Stand der Geschäftslage können sie nur insofern Anspruch machen, als mit Ausnahme solcher Reedereien, die durch Truppentransporte, durch vorteilhafte Verjüngung ihres Schiffsparks und durch Kohlenverschiffungen für Kriegszwecke ein gutes Geschäft gemacht haben, die letztjährigen Betriebsergebnisse anderer Reedereien wenig von den vorjährigen abweichen werden. Aber selbst wenn diese Annahme nicht zutreffen sollte, dann wird dadurch unser Urteil, das sich auf die ganze deutsche Handelsmarine und nicht auf die in der Tabelle gekennzeichneten Linienreedereien bezieht, nicht beeinträchtigt. Mit der obigen Einschränkung ist die nachstehende Tafel zu beurteilen:

	Aktienkapital	Betriebsergebnisse	
		1902	1903
	Mk.	Mk.	Mk.
Hamburg-Amerika Linie .....	100 000 000	19 098 000	20 306 774 <sup>1)</sup>
Norddeutscher Lloyd .....	100 000 000	19 410 519	26 511 127
Deutsche D.-G. »Hansa«, Bremen .....	20 000 000	1 866 937 <sup>2)</sup>	2 039 113 <sup>2)</sup>
Deutsch-Australische D.-G., Hamburg .....	12 000 000	2 314 537	2 029 433
Hamburg-Südamerikanische D.-G. ....	11 250 000	557 032	2 594 399
Deutsch D.-G. »Kosmos«, Hamburg .....	11 000 000	2 310 912	2 089 227
Deutsche Ostafrika-Linie .....	10 000 000	1 848 838	1 712 050
Dampfschiffahrts-Ges. »Argo«, Bremen .....	7 000 000	361 740 <sup>2)</sup>	157 245 <sup>2)</sup>
Deutsche Levante-Linie, Hamburg .....	6 000 000	445 549 <sup>2)</sup>	674 443
Dampfschiffs-Reederei »Union«, A.-G., Hamburg	6 000 000	1./7.1903 gegr.	282 736
D.-Ges. »Neptun«, Bremen .....	3 500 000	713 220	756 682
Flensburger D.-Compagnie .....	3 000 000	267 500	195 924
Hanseatische D.-Comp., Hamburg .....	3 000 000	240 286	65 297
A.-G. »Alster«, Hamburg .....	2 500 000	269 161	55 898
Oldenburg-Portugies. Dampfschiffs-Reederei...	2 100 000	386 400 <sup>2)</sup>	289 816 <sup>2)</sup>
Reederei A.-G. von 1896, Hamburg .....	2 000 000	111 989	56 454
Flensburger D.-Ges. von 1869 .....	2 000 000	386 400	164 998
D.-Ges. »Triton«, Bremen .....	1 800 000	129 930	110 153

<sup>1)</sup> Nach Abzug von Handlungsunkosten. — <sup>2)</sup> Nach Abzug von Abschreibungen. — <sup>3)</sup> Verlust.

Ebenso wie der störende Überfluß an Frachtdampfern die Frachtraten zum Schaden der Reedereien beeinflusst, wirkt die Überproduktion in Gestalt von niedrigen Baupreisen auch nachteilig auf die Schiffbauindustrie. Zwar mehr auf die englischen als auf die deutschen Werften, aber auch diese müssen naturgemäß davon berührt werden, wenn, wie es tatsächlich am Ende des Jahres in England der Fall war, der Unterschied zwischen dem höchsten und niedrigsten Preisstande seit 1900 volle 30 % beträgt. Wenn bei uns eine größere Stabilität herrscht, so liegt es auch daran, daß deutsche Werften nicht wie die englischen gezwungen sind, auf Spekulation zu bauen, sondern vorzugsweise in den Linienreedereien einen festen Abnehmer haben. Hand in Hand mit dem Ausbau der deutschen Passagierreedereien vergrößerte sich der Umsatz der deutschen Schiffbauindustrie. Beider Entwicklung ist auf dieselben Ursachen zurückzuführen. Zeitigt, wie es neuerdings wieder der Fall ist, der wachsende Seeverkehr das Bedürfnis nach Vergrößerung des Schiffsparks bei unseren großen Reedereien, dann sind auch die deutschen Werften mit Arbeit versehen. Nur wenige deutsche Reedereien decken noch ihren Bedarf an neuen Schiffen auf englischen Werften, und geschieht es doch, dann sind dafür andere Gründe als früher maßgebend, als die englischen Werften, weil sie die besten Erzeugnisse lieferten, bevorzugt wurden.

Wie aus den in jeder Nummer bekanntgegebenen Bauaufträgen hervorgeht, sind im letzten Halbjahr wieder zahlreiche Bestellungen für große Dampfer an deutsche Werften eingegangen, sodaß wir wieder einer lebhafteren Bauperiode entgegengehen. Auch die seit zwei Jahren stärker zu Tage getretene Tätigkeit im Bau von kleinen und mittelgroßen

Frachtdampfern hat sich im letzten Jahre auf der Höhe gehalten. Jetzt scheint sie aber wieder etwas nachgelassen zu haben, wenigstens hört man seltener über Bauabschlüsse als vor einem Jahre.

Der dritte und nicht der unwichtigste Kunde unserer Werften sind die Kriegsmarinen. An erster Stelle die deutsche, die ja einen sehr erheblichen Teil ihres Flottenprogramms durch deutsche Privatwerften erledigen läßt. Für die weitere Gestaltung der Geschäftslage in der deutschen Schiffbauindustrie ist, wie gegen Ende des Jahres ein Hamburger Werftbesitzer mit Recht aussprach, als ein bedeutendes Moment der Krieg in Ostasien anzusehen. Er hat auf beiden Seiten eine große Menge von Material der Handelsflotte in Anspruch genommen und zerstört, noch stärker hat er mit der Kriegsmarine, namentlich Rußlands, aufgeräumt, und es steht außer Frage, daß dafür nach Beendigung des Krieges Ersatz geschafft werden wird. Eine starke Anzahl von Bestellungen auf Kriegsschiffe wird zweifellos nach Friedensschluß für Rechnung beider kriegführenden Mächte erfolgen. Daß die Mehrzahl der russischen Bestellungen dabei nicht an die englische Industrie fallen wird, darf man als gewiß annehmen. Hinzu kämen dann die Ergänzungen für die Handelsflotten der kriegführenden Länder.

Das Thema »Schiffbau« dürfen wir aber nicht verlassen, ohne wenigstens mit einigen Worten abermals — schon vor einem Jahre haben wir es getan — darauf hinzuweisen, daß bei uns den Dampfturbinen nicht das Interesse entgegengebracht wird, wie es sich in England durch Einbau von Dampfturbinen in zahlreichen Neubauten dokumentiert. Im Laufe des letzten Jahres haben nur zwei deutsche Reedereien, die Nordsee-Linie in Hamburg bei einem in Bau gegebenen Passagierdampfer, ein Kieler Konsortium bei einem kleineren Dampfer, der Turbine vor der Kolbendampfmaschine den Vorzug gegeben. Auch die Kaiserliche Marine steht der Neuierung anscheinend noch skeptisch gegenüber, rüstete sie doch in derselben Zeit nur einen kleinen Kreuzer und ein Torpedodivisionsboot mit Turbinen aus. Ist diese abweichende Stellung auf ähnliche oder gleiche Gründe zurückzuführen, wie sie der Kaiserlichen Marine wegen der Verzögerung im Bau von Unterseebooten von verschiedenen Marine-schriftstellern zum Vorwurf gemacht worden? Nicht eher die Neuierung einzuführen, als bis die Versuche in anderen Ländern Gelegenheit zu einem einwandfreien Urteil gewähren? Ganz unbegreiflich wäre eine solche Haltung gegenüber den Dampfturbinen vielleicht nicht, bestehen doch gegenwärtig nicht weniger als fünf Dampfturbinensysteme nebeneinander. Die Auswahl mag schwer sein, da natürlich jeder Erfinder sein System für das beste hält. Auf diesen Umstand, verbunden mit der Tatsache, daß von einflußreicher Seite in Schiffbau-

kreisen der Dampfturbine die Zukunft abgesprochen wird, ist es auch wohl zurückzuführen, daß wir uns von verschiedenen Schiffbauingenieuren eine abschlägige Antwort holten, als wir sie ersuchten, in der »Hansa« ihre fachmännische Ansicht über Dampfturbinen und deren einzelne Systeme zu äußern. Hoffentlich erlauben wir in diesem Jahre eine Klärung der Anschauungen.

Unter den Ereignissen, die dem Weltfrachtenmarkt im vergangenen Jahre ihre Signatur aufgedrückt haben, steht an erster Stelle der *russisch-japanische Krieg*. Mag er auch durch Bedarf mehrerer Handelsschiffe zu Kriegsdiensten das Angebot von Schiffsräumen am Frachtenmarkt etwas vermindert haben, hat er auch ferner einen nicht unwesentlichen Umfang an Schiffsräumen für Kohlentransporte in Anspruch genommen, so ist doch der Umfang des durch die kriegserischen Wirren zur Untätigkeit veranlaßten Raumgehalts zweifellos größer, das Angebot auf dem Weltfrachtenmarkt also höher als unter normalen Verhältnissen gewesen. Mögen über den Einfluß des Krieges auf die Gestaltung des Seeverkehrs auch vielleicht die Meinungen geteilt sein, über seine Bedeutung für das Völkerrecht wird nur eine Stimme vorherrschen. Das Völkerrecht, oder wie man die durch Verträge zwischen verschiedenen Staaten geschaffene Rechtsauffassung nennen will, ist durch verschiedene Ereignisse des Krieges in seinen Grundvesten erschüttert worden. Wichtige Fragen international-seerechtlicher Natur, deren Lösung unter friedlichen Verhältnissen gewährleistet schien, haben sich als unlösbare Rätsel erwiesen. Kraß trat der Unterschied zwischen Theorie und Praxis hervor; bei einigen Vorkommnissen noch schärfer als es im spanisch-amerikanischen und im englisch-südafrikanischen Kriege der Fall gewesen war. Prisenrecht, Visitationsrecht, Kontrebande, neutrale Schifffahrt, allein diese vier Begriffe, welche Auslegung haben sie im gegenwärtigen Kriege erfahren? Die Rechtsauffassung ist so verworren, daß einer Klärung das Wort zu reden ist. Deshalb verdient die bekannte Anregung Roosevelts, mag sie auch nur zu Wahlzwecken gegeben worden sein, Beachtung. Eine internationale Aussprache, ein Seerechtskongreß ist erforderlich geworden, selbst wenn man den nicht ungerechtfertigten Standpunkt einnimmt, daß Seemacht vor Seerecht gehe. Die Geschichte der letzten Jahre hat uns gelehrt, daß die in Friedenszeiten vernehmbarsten Schreier für die »Unverletzlichkeit des Privateigentums auf See« zu seinen entschiedenen Gegnern werden, sobald sie Gelegenheit erhalten, ihre Theorie in die Praxis umzusetzen. Wer im Kriege steht, hält oft nur dann die in Friedenszeiten abgeschlossenen Verträge, wenn ihm aus ihrer Verletzung gefahrdrohende Verwickelungen entstehen. Diese Auffassung, man mag und man muß sie bedauern, hat bis jetzt



leider vorgeherrscht. Ob sie einer würdigeren Platz machen wird, muß die Zukunft lehren.

Im Gegensatz zum internationalen Seekriegsrecht haben sich internationale Vereinbarungen auf handelsrechtlichem oder auf wirtschaftlichem Gebiet außerordentlich bewährt. Gewiß, sie sind ihrem Wesen und ihrer Begrenzungsdauer nach mit seekriegsrechtlichen Verträgen nicht zu vereinbaren, aber in beiden kommt ein über die Grenzen der eigenen Nation reichendes Solidaritätsgefühl zum Ausdruck. Eine Empfindung, die bei richtiger Pflege der Allgemeinheit nützt. Aus diesem Grunde sind auch die gerade im letzten Jahre besonders hervorgetretenen Bestrebungen für das Zustandekommen eines einheitlichen Kollisions- und Bergungsrechtes, einer internationalen Schiffsvermessung und eines gemeinsamen Ruderkommandos warm zu unterstützen. Aber nicht Projekte, sondern Tatsachen mögen zum Beweis für die Vorzüge solcher Vereinbarungen vorgebracht werden. Und die hat uns das letzte Jahr gebracht, als der Wert des unter dem Namen Schutz- und Trutzbündnis bekannten Vertrages zwischen dem Morgantrust und unseren beiden grossen Reedereien unverkennbar hervortrat. Welchen Ausgang würde der beinahe halbjährige Tarifikampf im Nordatlantik mit der hochsubventionierten Cunard-Line genommen haben, wären die deutschen Reedereien nicht durch Verträge vor einem Flankenangriff des Morgan-Combine geschützt gewesen? Man muß sich nur einmal die Sachlage vergegenwärtigen und dabei die leider so deutschfeindliche Stimmung in England berücksichtigen. Alle englischen Linienreedereien wären sehr wahrscheinlich gegen uns aufgetreten. Jetzt durften sie es nicht, ja sie waren laut Vertrag sogar zur Unterstützung der Bestrebungen der deutschen Linien verpflichtet.

Der Wunsch, einander widerstrebende Interessen durch Vereinbarungen auszugleichen, hat im vergangenen Jahre auch unter Segelschiffsreedern ein sehr bemerkenswertes Ergebnis gezeitigt: die *internationale Segelschiffsreeder-Vereinigung*. Sie ist ein Markstein in der Geschichte des Seewesens, und sie kennzeichnet den Abschluß einer Epoche, die nicht zu den rühmlichsten der sonst an Erfolgen reichen Segelschiffahrt gehört. Die Gründe für das Zustandekommen der Vereinigung: dem zügellosen Wettbewerb mit seinen miserablen Frachtraten Einhalt zu gebieten, illustrieren auch gleich den Zustand des Seglerfrachtenmarktes und die Bedingungen, unter denen Segelschiffe zur Annahme einer Fracht gezwungen waren. Die Einführung von Minimalraten, ein Beschluß der Vereinigung, hat schon einen, wenn auch geringfügigen, so doch merklichen Einfluß auf den Markt ausgeübt. Ob diese

Maßnahme schließlich die in sie gesetzten Hoffnungen erfüllen wird, muß die nächste Zeit lehren, daß sie aber die Eigenschaften in sich birgt, die Verhältnisse zu gesunden, geht neben positiven Gründen auch indirekt aus dem von den verschiedensten Seiten zur Schau gestellten hartnäckigen Widerstand gegen die Union und ihre Tendenz hervor. Wenn unter den Reedereien eine Verständigung trotzdem erzielt wurde, dann gebührt das Verdienst nicht zum Wenigsten dem aus deutschen, englischen und französischen Reedern gebildeten Vorstand der Vereinigung. Ihm sind neben allen Segelschiffsreedereien auch alle Diejenigen zu Dank verpflichtet, die mit uns nach wie vor im Segelschiffe die natürliche und beste Schule des praktischen Seemannes sehen. Daß aber der Zusammenschluß der Segelschiffsinteressenten ein wirksames Mittel ist, die Leistungsfähigkeit der Segelschiffe zu erhöhen und ihre Lebensdauer als konkurrenzfähige Seetransportmittel zu verlängern, wird niemand bestreiten wollen. Selbst jene Skeptiker nicht, die glauben, daß die Eröffnung des Panamakanals der Segelschiffahrt den Todesstoß geben werde.

Ist hier von zwei Reederei-Vereinigungen zur Einschränkung ruinöser Konkurrenzkämpfe gesprochen worden, so darf gleich an dieser Stelle eine im letzten Jahre zu Stande gekommene Reeder-Vereinigung erwähnt werden, die einen ganz anderen Charakter hat. Sie, die in Frankreich nach bewährtem englischen Vorbild gegründete »Schiffahrts-Vereinigung«, bezweckt in erster Linie, die Mitglieder vor dem Terrorismus der Hafenarbeiter, Matrosen und Heizer zu schützen. Die Vorgänge des letzten Jahres, die zahlreichen Arbeiterausstände in französischen Häfen, von denen nicht ein einziger aus Lohnstreitigkeiten hervorging, zwangen zum Zusammenschluß der Reeder. Wurde doch der gewaltige Strike in Marseille mit seinen unheilvollen Folgen für die erste Seestadt des Landes aus den wichtigsten Gründen provoziert. Und er traf die Reeder so unvorbereitet, daß sie sich anfänglich zu Konzessionen bereit erklärten. Wenn sie später standhafter wurden, dann war das mannhafte Beispiel der Kapitäne und Offiziere gewiß nicht ohne Einfluß. Gelingt den französischen Reedern die Einführung derselben straffen Organisation, durch die sich zum Vorteil ihrer Mitglieder die bekannte »Shipping Federation« auszeichnet, dann wird der Erfolg dort ebensowenig ausbleiben, wie er in Antwerpen fehlte, nachdem die Federation hier ihre erste Filiale gegründet hatte. Ist doch die einstige Hochburg gewaltsamer Strikes zu einem Platz friedlichen Einvernehmens zwischen Arbeitgebern und -nehmern geworden.

(Schluß folgt.)

## Auf dem Ausguck.

Es wird uns geschrieben:

### **Daß die Erfüllung der Gehorsamspflicht allen anderen Rechten und Verpflichtungen**

aus der Seemannsordnung vorangeht, wie es durch Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts laut No. 45 der »Hansa« festgestellt worden ist, hat in Schiffahrtskreisen Befriedigung hervorgerufen. Hat die hohe gerichtliche Instanz damit doch die Seemannsordnung im Einklang mit der Auffassung praktischer Kreise ausgelegt. Daß die unter dem Einfluß der sozialdemokratischen Irrlehre stehende Presse über jenes Urteil ungehalten ist, darf niemand verwundern, wenn ich auch überzeugt bin, daß jeder vernünftige, nüchtern denkende Schiffsmann, selbst wenn er Sozialdemokrat ist, einsehen wird, daß Vorbedingung für eine zuverlässige Ausübung des Schiffahrtsgewerbes das Vorhandensein einer gesunden Disziplin an Bord ist. Wer eine entgegengesetzte Anschauung vertritt, tut es entweder aus Parteizwecken, und man geht über ihn zur Tagesordnung über, oder er kennt den Schiffsbetrieb nicht, dann soll man mit ihm überhaupt über diese Frage nicht diskutieren. Da den Leuten bei der Abmusterung Gelegenheit gegeben wird, den Kapitän für ein Überschreiten seiner Disziplinalgewalt verantwortlich zu machen und ihn durch Geldstrafen zu schädigen, und von diesem Recht werden sie schon Gebrauch machen, ist auch die ev. auftauchende Befürchtung gegenstandslos, daß die Auffassung des Oberlandesgerichtes eine Schmälerung der Rechte der Schiffsleute nach sich ziehen könnte. Einer solchen Auffassung, die tatsächlich besteht und soweit mir bekannt ist, auch leider von einigen Seemannsämtern geteilt wird, ist Zweck dieser Zeilen entgegenzutreten. Verstößt ein Kapitän einmal gegen die Bestimmung im § 37 Abs. 2 und die Leute, die für die Sonntagsarbeit doch schließlich entschädigt worden sind, beschwerten sich darüber, seine Strafe mag vielleicht nicht allzuhoch sein. Wiederholt sich aber ein solcher Verstoß, dann wird das Seemannsamt, bzw. auf Antrag der Schiffsleute werden die ordentlichen Gerichte eine so empfindliche Geldstrafe über ihn verhängen, daß er sich scheuen wird, zum dritten Male wegen desselben Verstosses vor die Schranken des Gerichtes geholt zu werden. Deshalb ist ausgeschlossen, daß durch die Rechtsprechung des Oberlandesgerichtes der Willkür Tür und Tor geöffnet werde.

O.

Anmerkung der Redaktion. Aus den Ausführungen des Herrn O., die im Wesentlichen unserer bisherigen Auffassung über die Sachlage entsprechen, ist eine Stelle wert, noch etwas bei ihr zu verweilen. Wir meinen die Berufung auf die Seemannsämter als Gegner des Oberlandesgerichtes

über die Bedeutung der §§ 34 und 85 der Seemannsordnung. Angewandt auf das Seemannsamt zu Hamburg trifft diese Voraussetzung nicht zu, vielmehr hat das Oberlandesgericht sich in seinem Urteil — beinahe mit denselben Worten — die Auffassung der hamburgischen Behörde zu eigen gemacht. Verliert das Urteil des hohen Gerichtes mit dieser Klarstellung auch nichts an seiner Bedeutung und noch weniger an Einfluß auf die zukünftige Rechtsprechung, so gebührt dem Seemannsamt zu Hamburg doch das Verdienst, zuerst die Verbindlichkeit der Vorschriften in den §§ 34 und 85 festgestellt zu haben. Auch hat sich in der Zwischenzeit für das Seemannsamt Gelegenheit geboten, den früheren Standpunkt in einem Falle wieder zur Geltung zu bringen, der in seinen Begleiterscheinungen Ähnlichkeit mit der Streitfrage hat, die zu dem beregten Urteil des Oberlandesgerichtes Veranlassung gab. — Mehrere Matrosen hatten sich an einem Sonntag in Swakopmund geweigert, Kohlen aus einem Leichter zu löschen. Einige mit der Begründung: Zeit und Gelegenheit zum Waschen und Ausbessern ihres Zeuges notwendig gehabt zu haben. Andere unter dem Vorwand: unpäßlich gewesen zu sein. Sie wurden mit je Mk. 25 bestraft. Straferschwerend kam in Betracht, daß der Leichter, wie es den Leuten nach ihrer Weigerung auch vom Kapitän bekannt gegeben worden war, nicht auf seine Veranlassung, sondern durch die maßgebende Behörde des Schutzgebietes zum Entlöschten längsseit geschickt worden war. Und zwar erst des Nachmittags um 2 Uhr, sodaß die Vormittagsstunden den Leuten zur Ausbesserung ihres Zeuges zur Verfügung gestanden hatten. Auch ergab die Beweisaufnahme, daß der Einwand, wegen Zeitmangel habe das Zeug nicht in Ordnung gehalten werden können, der Begründung entbehrte. Als strafmildernd wurde das sonstige gute Betragen der Leute, sowie ihre zwar irrtümliche, aber bei der alten Auffassung erklärliche Annahme, mit der Arbeitsverweigerung im Rechte gewesen zu sein, angesehen. —

Diese Auffassung des Seemannsamtes, insbesondere sein verständnisvolles Eingehen auf die Begleitumstände, die zur Arbeitsverweigerung geführt haben, muß auch von den betroffenen Schiffsleuten als gerechtfertigt anerkannt werden. Sie haben gegen das Gesetz gefehlt, also mußten sie auch die Folgen ihres Vergehens tragen. In ihrem Interesse liegt es, für eine möglichst weite Verbreitung des Rechtsstandpunktes Sorge zu tragen, wie ihn Oberlandesgericht und Seemannsamt zu Hamburg zur Gehorsamspflicht des Schiffsmannes einnehmen. Aus diesem Grunde und natürlich auch, damit die Kapitäne und Offiziere wissen, woran sie sind,



haben wir uns so eingehend mit dieser Angelegenheit beschäftigt. Der von uns angestrebte Zweck kann aber nur erreicht werden, wenn die übrigen Seemannsämters des Deutschen Reiches den gleichen Rechtsstandpunkt einnehmen und nicht, wie s. Z. bei der Eintragung von Strafanträgen in das Schiffsjournal, eine Rechtsprechung schaffen, bei der lange Zeit keiner wußte, was nun eigentlich richtig war.

Sollten trotzdem einige Seemannsämters, unbekümmert um das Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts, Eigenbrödelei treiben, in diesem Falle also die Arbeitsverweigerung von Schiffleuten an Sonntagen in Häfen oder auf der Reede für gerechtfertigt halten, dann empfehlen wir den Kapitänen, da ihnen ja das Rechtsmittel der Revision fehlt, in der Öffentlichkeit Protest zu erheben.

## Wachdienst der Schiffsoffiziere und das Orderbuch.

Von Kapt. E. M., Danzig.

(Schluß.)

Um 12 Uhr erfolgt nun wiederum die Ablösung durch den zweiten Offizier in genau derselben durch das Orderbuch präzisierten ordnungsmäßigen Weise. Die vom Kapitän befohlenen Deviationsbestimmungen werden ausgeführt, abweichende Resultate nicht gefunden. Der erste Offizier hat seinem Nachfolger unter anderem mitgeteilt, daß Borkum Feuerschiff um ca. 11,30 in dem befohlenen Abstände von 1 $\frac{1}{2}$  Sm passiert ist; ferner macht er ihn noch darauf aufmerksam, daß der Stand des Psychrometers so wie das Aussehen der Luft auf die Wahrscheinlichkeit von Nebel schließen lassen, und gibt ehe er zur Koje geht, den Befehl, die Lotmaschine zum sofortigen Gebrauch klar machen zu lassen. Um 2 Uhr tritt das befürchtete Ereignis leider ein, es wird neblig. Der zweite Offizier gibt nun sofort seinen Instruktionen gemäß die erforderlichen Befehle. Der Maschinen-Telegraph wird auf langsam gesetzt und dem wachhabenden Maschinisten durch das Sprachrohr mitgeteilt, daß es neblig ist, mit der Weisung, »Ohne den Dampf fallen zu lassen« die geringste zulässige Umdrehungszahl zu machen. (In der Regel wird der Befehl für eine bestimmte Anzahl Umdrehungen gegeben werden, bei welchen das Schiff erfahrungsgemäß noch manövrierfähig bleibt). Der Ausguck wird doppelt besetzt, die vorschrittsmäßigen Signale mit der Dampfpeife gegeben, Kapitän und dritter Offizier, der letztere zur Bedienung der Lotmaschine, geweckt. Ferner wird dem noch disponiblen Teil der Deckwache die Weisung gegeben, ein Rettungsboot zum sofortigen Aussechwingen klar zu machen, bzw. sich davon zu überzeugen, daß dieses der Fall ist. Nach etwa 10 Minuten erscheinen Kapitän und dritter Offizier auf der Kommandobrücke. Der dritte Offizier erhält sofort den Befehl, alle 15 Minuten zu loten und das Resultat jedes Mal zu melden. Dem Kapitän wird zunächst vom zweiten Offizier gemeldet, daß alles seinen Befehlen gemäß ausgeführt ist. (NB. Das Wecken des dritten Offiziers und die Lotungen sind im Orderbuch als generelle Spezialbefehle vermerkt. Zum direkten Wachdienst wird der dritte Offizier nur im offenen Ozean verwendet). Der Kapitän begibt sich nun noch auf kurze Zeit ins Kartenzimmer, um die Situation sorgfältig zu studieren, und übernimmt, nachdem dieses erledigt ist, *offiziell persönlich das Kommando*, indem er dem zweiten Offizier gleichzeitig die Weisung erteilt, ihn durch den schärfsten Ausguck zu unterstützen.

Durch diese persönliche Übernahme des Kommandos seitens des Kapitäns wird der große Ernst der Situation zum Ausdruck gebracht. Sämtliche Befehle gehen nunmehr von ihm aus und der wachhabende Offizier fungiert als sein *mitverantwortlicher* Assistent, welcher nach wie vor die Verpflichtung hat, ihn nach besten Kräften dadurch zu unterstützen, daß er seine Maßnahmen beständig kontrolliert und ihn auf alles aufmerksam macht, was irgendwie von Wichtigkeit sein könnte. *Selbstredend gibt er seine Befehle mündlich, und nicht schriftlich im Orderbuch*, wie Kapt. M. G. sich die Sache in ebenso origineller wie phantastischer Weise vorgestellt hat.

Die Ausführungen des Kapt. M. G. zwingen mich, eine

förmliche Kindergartendarstellung meines Vorschlags zu geben und bei dieser Gelegenheit noch einen seiner weiteren Einwände zu widerlegen. Der Verfasser hat auf S. 547 2. Absatz scheinend die Verhältnisse auf einem großen Postdampfer im Auge, wenn er meint, daß Zahlmeister, Ärzte, Maschinisten, Postbeamte, Passagiere etc. nunmehr ad libitum auf die Brücke kommen und den Kapitän dort mit allen möglichen Mitteilungen belästigen und in der Ausübung seiner jetzigen Pflicht, von der die Sicherheit des ganzen Schiffes abhängig ist, hindern könnten. Zu seiner Beruhigung will ich ihm mitteilen, daß z. B. auf den erstklassigen Postdampfern der Packetfahrt oder des Lloyd (Ich spreche hier aus persönlicher Erfahrung, denn ich habe auf etwa einem Dutzend solcher Schiffe als Offizier gefahren) solche Zustände keinesfalls möglich sind. Der Kommandant eines solchen Schiffes ist nicht so ohne Weiteres zu sprechen, es sei denn, daß *ganz dringende Motive* vorliegen, welche doch nur äußerst selten vorkommen dürften. In jedem anderen Falle hat sich der betreffende Herr anmelden zu lassen, und wird dann meistens die Weisung erhalten, zu warten, bis der Herr Kapitän für ihn zu sprechen ist, bzw. sich an einen anderen Beamten des Schiffes, welcher zu der Erledigung der betr. Angelegenheit autorisiert ist, zu wenden. Sollte aber wirklich der seltene Fall eintreten, daß der Kapitän plötzlich die Brücke verlassen muß, so ist es doch ganz selbstverständlich, daß der wachhabende Offizier dann sofort für ihn eintritt; dasselbe gilt natürlich von jedem Falle, wo er vorübergehend in das Kartenzimmer tritt, was auch nur selten vorkommen wird, weil in der Regel der wachhabende Offizier damit beauftragt wird, in solchen Fällen wo der große Ernst der Situation es ratsamer erscheinen läßt, daß der Kapitän auch nicht einen Augenblick das Kommando aus der Hand gibt, das erforderliche nachzusehen und dem Kapitän zu melden. Außerdem führen solche Schiffe in der Regel eine Einrichtung auf der Kommandobrücke, welche es ermöglicht, direkt von der Kommandostelle aus Einsicht in die Seekarten und das sonstige Hilfsmaterial zu nehmen. Die Offiziere solcher Schiffe sind ausnahmslos gebildete erstklassig geschulte Männer und werden daher ganz genau wissen, wie Instruktionen in dem von mir angeregten Sinne aufzufassen sind.

Ich glaube im nachfolgenden nunmehr in ausführlicher Weise klar gelegt zu haben, wie der Wachdienst auf einem ordnungsmäßig geführten Schiffe unter den Auspizien des von mir angeregten Orderbuches gehandhabt wird. Wer nicht gerade hyperkritisch veranlagt ist und wie Kapt. M. G. auf dem lahmen Steckenpferd längst veralteter Traditionen und Gebräuche herumreitet, wird mir darin beipflichten müssen, daß mein Vorschlag zweckmäßig und die *fakultative* Einführung des Orderbuches zu empfehlen ist. Ganz besonders empfehlenswert dürfte dasselbe für große Dampfschiffahrtsgesellschaften sein, welche im Interesse ihrer Verkehrspositionen häufig gezwungen sind, ihre Kapitäne und Offiziere von einem Dampfer auf den anderen zu versetzen und ein großes Interesse daran haben, daß durch eine einheitliche Organisation

das ganze Personal möglichst nach denselben Prinzipien ausgebildet wird, was selbstredend sehr leicht erreichbar ist, wenn seitens der nautischen Leiter solcher Gesellschaften die den an Bord zu führenden Orderbüchern zu Grunde liegenden generellen Bestimmungen für die ganze Flotte einheitlich festgelegt werden. Außerdem bietet ein solches Orderbuch ein Mittel, die Handhabung des Wachdienstes jederzeit zu kontrollieren und dürfte geeignet sein, in vielen Fällen positive Klarheit zu schaffen, wo man heute infolge sich widersprechender Aussagen einzelner Beamter gezwungen ist, sich mit Mutmaßungen zu begnügen.

Was die *obligatorische* Einführung anbelangt, so ist das allerdings eine zweite Sache. Ich möchte hier im nachfolgenden die Gründe klar legen, welche mich zu diesem Vorschlag veranlaßt haben. Wenn man, durchdrungen von der Notwendigkeit einer Sache, sich gezwungen sieht, den Gegnern in scharfer Form, wie ich es in meinem ersten Aufsatz getan habe, die Spitze zu bieten, dann muß man sich, so sehr man auch den Standpunkt der Gegner verurteilen mag, zum mindesten doch die Mühe geben, auf ihren Gedankengang einzugehen. Es ist nun von den Herren, welche, wie ich s. Zt. behauptet habe, die wichtige Angelegenheit der Regelung der Wachdienstfrage auf dem Wege der Verordnung, mit nichtsagenden Phrasen abgeschoben haben, gesagt worden: „Der Deutsche Kapitän ist so tüchtig, daß er keine Vorschriften braucht — das würde diesen vornehmen Stand degradieren.“ Ich pflichte diesem Gedanken im Prinzip durchaus bei, vermag aber nicht einzusehen, warum der tüchtige Kapitän, welcher seine Pflicht tut, sich nicht dadurch gegen minderwertige Elemente, welche auch für ihn eine große Gefahr mit sich bringen, schützen soll, daß er gesetzliche Maßnahmen befürwortet, welche im Grunde genommen doch nur das verlangen, was er selbst schon längst getan hat. Mein Vorschlag

bezweckt, eine gesetzliche Bestimmung zu schaffen, welche nichts schablonehaftes an sich trägt, sondern jedem die Möglichkeit gibt, die Sache so einzurichten, wie er es selbst für richtig hält, denn es ist doch ganz klar, daß ein Orderbuch in dem von mir angeregten Sinne auf einem Schoelldampfer ganz anders aussehen und gehandhabt werden müßte, als auf einem Ostseecollier. Eine gesetzliche Bestimmung, welche es versuchen würde, den Wachdienst für alle Schiffe in einheitliche Normen zu zwingen, würde für den ersteren möglicherweise viel zu wenig, für den letzteren zu viel bieten. Ich will nicht ableugnen, daß ein solches Orderbuch geeignet sein könnte, bei Seeamtsverhandlungen schweres Belastungsmaterial zu Tage zu fördern und setze daher eo ipso voraus, daß die Anzahl der Gegner meines Vorschlags schon aus diesem Grunde eine recht große sein wird. Wenn es aber schon nicht möglich ist, auf diese Weise eine Einigung zu erzielen, dann sollte man doch wenigstens den außerordentlich sachgemäßen Vorschlag des Herrn Kapt. Polis von der Hamburg-Amerika Linie, welcher bekanntlich dahin ging, die Regierung zu veranlassen, durch eine sachgemäße Zusatzbestimmung zur Seemannsordnung einheitliche Ordnung für den Wachdienst zu schaffen, *mit allem Nachdruck befürworten*. Ich behaupte ganz entschieden, und diese Behauptung stützt sich nicht nur auf persönliche Erfahrungen, sondern auch auf eingehendes Studium der Verhältnisse auf andern speziell kleineren Schiffen, daß bezüglich des Wachdienstes auf manchen Schiffen Zustände herrschen, die einer dringenden Verbesserung bedürfen. Die Seeamtsverhandlungen können nur einen kleinen Prozentsatz solcher Fälle zu Tage fördern. Die Fälle, welche aber auf diese Weise an die Öffentlichkeit gelangt sind, genügen nach meiner Ansicht gerade, um den Beweis zu liefern, daß hierin Wandel geschaffen werden muß — im Interesse der allgemeinen Sicherheit.

## Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1904.

**Schifffahrt.** Der Reederei hat das verflossene Jahr im allgemeinen die erhoffte Besserung nicht gebracht; die Frachten für in freier Fahrt befindliche Dampfer sind eher noch weiter gesunken und auch für die Zukunft bieten sich diesen Schiffen wenig günstige Aussichten, da ihnen durch die festen Linien, die wegen der größeren Schnelligkeit und Regelmäßigkeit vom Handel bevorzugt werden, und die durch Vereinbarungen und Rabattverträge die fremde Konkurrenz erschweren, ihr Tätigkeitsfeld mehr und mehr eingeschränkt wird. Für die hamburgische Reederei, deren Schwerpunkt in den transozeanischen Dampferlinien und daneben in großen Segelschiffen liegt, gestalteten sich die Verhältnisse allerdings günstiger. Für letztere hat die gegen Ende vorigen Jahres geschlossene internationale Vereinigung der Segelschiffsreedereien teilweise eine mäßige Erhöhung der Frachten bewirkt und namentlich deren weiteres Sinken verhindert, und die regelmäßigen Dampfer-Linien, die das Netz ihrer Fahrten immer weiter ausdehnen und verdichten, haben aus der Besserung der Geschäftslage in manchen Wirtschaftsbereichen Nutzen gezogen, wenn auch eine Erhöhung der Frachten nur in einzelnen Richtungen eingetreten ist. Auch der Personenverkehr nimmt infolge der Fürsorge, die die hiesigen Reedereien ihm zuwenden, immer mehr an Bedeutung zu. Für die New-Yorker Fahrt hat die Hamburg-Amerika Linie zwei große Dampfer in Auftrag gegeben, die durch neue Einrichtungen den Reisenden erhöhte Annehmlichkeiten gewähren werden. Mit Mexiko ist ein verbesserter Passagierverkehr eingerichtet worden, im Verkehr mit Argentinien haben die Kap-Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft die fremden Schiffe aus der bisher von ihnen eingenommenen ersten Stelle verdrängt, und im Verkehr mit Ost- und Westafrika werden die beiden

hiesigen Linien wegen ihrer vorzüglichen Einrichtungen auch von den Reisenden fremder Nationen bevorzugt. Neben der eigentlichen Passagierbeförderung gewinnt auch der Touristenverkehr immer größere Ausdehnung; durch ein in diesem Jahre von der Hamburg-Amerika Linie in die Fahrt gestelltes, einfacher eingerichtetes Schiff wird auch minder Bemittelten Gelegenheit gegeben, sich die Erholung und Anregung einer Seereise zu gönnen, im nächsten Jahre wird ein speziell auf die Bedürfnisse der Rekonvaleszenten berechnetes Schiff eingestellt werden. Alle diese Einrichtungen tragen dazu bei, das Interesse für die See und die mit ihr zusammenhängenden Fragen im Binnenlande weiter zu verbreiten. — Der Auswanderer-Verkehr nach den Vereinigten Staaten wurde durch den Kampf, der zwischen der Cunard-Linie und den vereinigten übrigen, an diesem Verkehr beteiligten Linien ausgebrochen war, sowie durch das befremdliche Verhalten der ungarischen Regierung beeinträchtigt, die durch einen Vertrag mit der erstgenannten Linie dieser das Monopol der Auswandererbeförderung über Fiume übertrug und durch weitgehende behördliche Maßregeln die ungarischen Auswanderer zur Benutzung dieses Weges zwang, wodurch die deutschen Linien in einer, wenn auch nicht mit dem Wortlaute, so doch mit dem Geiste des zwischen beiden Staaten bestehenden Meistbegünstigungs-Vertrages im Widerspruch stehenden Weise benachteiligt wurden. Erfreulicherweise ist gegen Ende des Jahres eine Vereinbarung zwischen den kämpfenden Reedereien zustande gekommen, von der für alle Teile ein besseres Ergebnis aus diesem Verkehr zu erwarten ist.

Der Krieg in Ostasien hat manchen hiesigen, wie auch sonstigen neutralen Reedereien teils durch Verkauf von Schiffen, teils durch günstige Frachtabschlüsse Nutzen gebracht; doch

war die Inanspruchnahme von Schiffen hierfür wie auch für die Transporte nach Deutsch-Südwest-Afrika, nicht bedeutend genug, um einen Einfluß auf den allgemeinen Frachtenmarkt ausüben zu können. Auf der anderen Seite hat aber der russisch-japanische Krieg, wie es stets bei Kriegen der Fall ist, für die neutrale Schifffahrt empfindliche Nachteile im Gefolge gehabt. Auch in weiter Entfernung vom Kriegsschauplatz wurden Schiffe angehalten, Postdampfern wurde die Post abgenommen und durchsucht, Schiffe mit als Kontrebande angesehenen Waren, wenn ihre sichere Einbringung in einen Hafen nicht möglich schien, zerstört, ein deutsches Schiff, das unter japanischer Charter in japanischen Gewässern durchaus friedliche Küstenschifffahrt betrieb, wurde aufgebracht und als gute Prise erklärt. Die von beiden Kriegführenden erlassenen Erklärungen über Kriegskontrebande waren so weitgehend, daß der Handel dadurch kaum minder gehindert wurde, als wenn die ganze Küste des Gegners für blockiert erklärt wäre, was aber nach der bekannten Bestimmung der Pariser Deklaration von 1856 nur wirksam geschehen kann, wenn die Blockade durch eine genügende Streitmacht tatsächlich durchgeführt ist. Es ist erklärlich, daß im Mißmut über diese weitgehenden Eingriffe der Kriegführenden in den Verkehr der Neutralen das Gefühl sich geltend machte, daß das internationale Kriegsrecht eine leere Formel sei und bleiben werde und daß nur die Macht der Interessen der Neutralen schützen könne. Wir halten die pessimistische Anschauung nicht für gerechtfertigt. Allerdings darf man nicht die Theorien von Völkerrechtslehrern oder die bezüglichen Erlasse einzelner Staaten als geltendes Völkerrecht ansehen und darf nicht erwarten, daß die Rücksichten auf den Handel den Interessen der Kriegführenden vorangestellt werden. Die allerdings wenigen, aber wichtigen Sätze des auf den Seekrieg bezüglichen Völkerrechts, die durch die Pariser Deklaration festgestellt worden sind, sind seitdem bei allen Kriegen beobachtet worden, auch von denjenigen Staaten, welche die Deklaration nicht unterzeichnet haben. Die Hoffnung erscheint berechtigt, daß es gelingen wird, auf dieser Grundlage weiterbauend, in billiger Rücksichtnahme auf die Interessen beider Teile eine festere Grenze zwischen den Rechten der Kriegführenden und der Neutralen zu ziehen, und daß, wie die Grundlage des internationalen Seekriegsrechts nach dem Krimkriege gelegt ist, so auch der jetzige Krieg zu seinem weiteren Ansehen den Anlaß bieten wird.

Immerhin wird der wirksamste Schutz der Neutralen in einer kräftigen Seemacht bestehen, und so weisen auch diese Vorgänge darauf hin, daß Deutschland bei dem zunehmenden Umfange seiner Schifffahrt und seines Seehandels einer weiteren Verstärkung seiner Seestreitkräfte bedarf.

**Schleppzwang.** Unsere früher näher dargelegten Bedenken gegen den Mittelland-Kanal sind durch den Verzicht auf den Ausbau der Strecke Hannover-Elbe nicht abgeschwächt worden. Bot aber der Kanal nach den früheren Entwürfen jedenfalls den zunächst von ihm berührten Gebietsteilen erhebliche Frachtvorteile, und durfte angenommen werden, daß der Wettbewerb des Kanals einen die Eisenbahntarife ermäßigenden und den Eisenbahnbetrieb fördernden Einfluß haben werde, der auch weiteren Gebieten zu gute gekommen wäre, so fallen auch diese Vorteile fort, wenn nach dem Beschlusse der Kommission des Abgeordnetenhauses, dem sich die Regierung im Gegensatz zu ihrer früheren Stellung angeschlossen hat, auf dem Kanal staatlicher Schleppzwang eingeführt wird, und es drängen sich die Fragen auf, ob denn wirklich die dann als der wesentliche Zweck des Kanals übrigbleibende Entlastung der Eisenbahnen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet nicht besser und billiger durch Ausbau der Eisenbahnen zu erreichen sei, die doch nicht mehr Raum beanspruchen als ein Kanal, und ob dieser Zweck mit einem so bedenklichen Schritte in der Richtung der staatlichen kollektivistischen Wirt-

schaftsordnung, der kaum ohne weitere Folgen wird bleiben können, nicht zu teuer erkauft sei.

**Schifffahrts-Abgaben.** Noch bedenklicher sind die anlässlich dieser Beratungen erneut aufgetretenen Bestrebungen für die Einführung von Schifffahrtsabgaben auf den regulierten Flüssen. Der Umstand, daß die preussische Regierung sich mit der Beratung dieser Frage im Zusammenhange mit den Kanalprojekten einließ und daß sie mit Rücksicht auf das dabei in Frage kommende Verhältnis zu anderen Staaten die Geheimhaltung der Beratungen verlangte, konnte nicht umhin, große Beunruhigungen zu erregen und die Befürchtung zu erwecken, daß sie einer Beschränkung der Abgabefreiheit auf den natürlichen Wasserstraßen nicht mehr so ablehnend gegenüberstehe, wie nach der beruhigenden Erklärung, die der Reichskanzler im Dezember vorigen Jahres im Reichstage abgegeben hat, angenommen wurde. Diese Besorgnisse sind noch gesteigert worden durch den Beschluß der Kommission, nach dem mit Inbetriebsetzung des Kanals vom Rhein nach Hannover Gebühren erhoben werden sollen zum Ausgleich der Kosten nicht nur der Verbesserung, sondern auch der Unterhaltung der natürlichen Binnenschifffahrtsstraßen, die, wie der unklare Ausdruck lautet, über das natürliche Maß hinausgehen. Wenn jetzt in der offen zu Tage tretenden Absicht, den Verkehr auf den Flüssen zu verteuern, der Art. 54 der Reichsverfassung, aufgehoben würde, so würde das ein bis vor kurzem für undenkbar gebaltener Rückschritt sein, der für Deutschlands Handel und Industrie die verhängnisvollsten Wirkungen haben müßte und der bald auch der Landwirtschaft die Augen darüber öffnen würde, wie sehr sie sich durch ihre verkehrsfeindlichen Tendenzen ins eigene Fleisch schneidet.

**Schifffahrtsstatistik.** Bei den Erörterungen über die Revision der deutschen Seeschifffahrts-Statistik haben wir hinsichtlich der Statistik der Schiffsunfälle an der deutschen Küste wesentliche Vereinfachungen befürwortet, namentlich in der Richtung, daß, wenn man sich nicht nur auf die Totalverluste beschränken will, so doch außer diesen nur die mit schwerem Schaden für Schiff oder Ladung verbundenen Unfälle aufgeführt werden sollten. Die Aufführung der zahlreichen unbedeutenden Unfälle, die besonders in den Flußmündungen und Häfen stets vorkommen, bietet gar kein allgemeines Interesse, schwellt nur die Nachweisungen ungeheuer an, so daß sie unübersichtlich werden, und verleitet zu falschen Annahmen, da man diese kleinen Unfälle in der Aufzählung um so weniger vermutet, als bei den Arten der Unfälle unterschieden wird, ob die Schiffe »gestrandet, gekentert, gesunken, zusammengestoßen« sind oder sonstige Unfälle erlitten haben. Wird die Statistik in dieser Weise beschränkt, so bedarf es für sie auch keiner umfangreichen Erhebungen, die die mit behördlichen Aufgaben aller Art schon überhäuften Kapitäne weiter belasten würden, vielmehr wird das benötigte Material, soweit die registrierten Seeschiffe in Betracht kommen, in völlig ausreichender Weise durch die Entscheidungen der Seesämter geliefert. Dabei wäre zu erwägen, ob deren Tätigkeit nicht auch auf die schweren Unfälle anderer Fahrzeuge innerhalb der auch von Seeschiffen befahrenen Küstengewässer auszudehnen sein möchte. Die an die Hauptnachweisung angefügten Zusammenstellungen der Unfälle nach einzelnen Gesichtspunkten könnten größtenteils wegfallen, da jeder sich aus der Hauptnachweisung die ihm gewünschten Zusammenstellungen machen kann, was durch die Vereinfachung jener wesentlich erleichtert wird. Auf diese Weise könnten viele Arbeiten und Kosten, die einen entsprechenden Nutzen nicht bieten, gespart werden und es würde ein früheres Erscheinen der Statistik ermöglicht werden, was sehr erwünscht wäre. Im übrigen bietet eine übersichtliche und wirklich zutreffende statistische Darstellung der Seeschifffahrt besondere Schwierigkeiten, deren Lösung aber vorwiegend den Berufsstatistikern überlassen bleiben muß.



**Schiffsvermessung.** Eine Hauptaufgabe der Statistik, die Vergleichung mit den analogen Vorgängen im Auslande zu ermöglichen, wird sowohl hinsichtlich des Schiffsbestandes als auch hinsichtlich des Verkehrs in den verschiedenen Häfen durch die Verschiedenheit des Maßstabes für die Schiffsgrößen (Registertonnen und Kubikmeter), besonders aber durch die Verschiedenheit des Meßverfahrens sehr beeinträchtigt. Daß das hentige Schiffsvermessungsverfahren manche Mängel hat, wird allgemein anerkannt. Ein wirklich logisches und den verschiedenen Schiffsarten völlig gerecht werdendes Vermessungsverfahren aufzufinden ist aber bisher noch nicht gelungen; seine Einführung würde auch, wenn es in seinen Ergebnissen

wesentlich von dem bisherigen abweichen würde, für die Schifffahrt wie für die Hafenbehörden wegen der dadurch herbeigeführten Umwälzung in den Hafenabgaben unerwünscht sein. Vom praktischen Standpunkt kommt es mehr, als auf die theoretische Richtigkeit, auf die Einheitlichkeit der Vermessung an, und diese ist wenigstens für Deutschland und England, sowohl in den Vorschriften, als auch in deren Auslegung und Handhabung hergestellt. Einstweilen sollte man die Bestrebungen darauf beschränken, die Einheitlichkeit weiter durchzuführen und klare Verhältnisse zu schaffen unter Berücksichtigung der veränderten Bauart und Bedürfnisse der Schifffahrt.

### Drei Oberseeamts-Entscheidungen \*).

**Aufgrundstossen des Dampfers »Mathilde« in der Malakkastrasse auf White Rock.** Der Kapitän hatte den Bootsmann durch den Steuermann beauftragt, ihn sobald etwas außergewöhnliches in Sicht komme, zu wecken, auf alle Fälle nicht später als 3 h a. m. Der Kurs war so abgesetzt, daß er, falls er richtig war und die in Rechnung gebrachte Meilenanzahl mit der abgelaufenen stimmte, 3 Seemeilen westlich frei von Black Rock führen mußte. Der Steuermann übergab dem Bootsmann, einem Ausländer, wie ihm vorgeschrieben, um 12 h die Wache. Obgleich nun Hantu-Feuer, das um 12 h 30 in Sicht kommen sollte, schon um 12 h 15 gesehen und um 1 h 25 passiert wurde, woraus eine schnellere als die angenommene Fahrt hervorging, steuerte der Bootsmann den alten Kurs weiter, wodurch das Schiff um 2 h 45 auf Grund stieß. Durch Maschinenmanöver, die der durch den Grundstoß erwachte und sofort an Deck eilende Kapitän veranlaßte, kam das Schiff wieder frei und konnte den Bestimmungsort, Swettenham, erreichen. Im Trockendock in Penang stellte sich dann aber später heraus, daß mehrere Platten verbogen und verbeult waren, eine Beschädigung, deren Reparaturkosten £ 45 000 betrugen. — Der Reichskommissar, Kapitän z. S. v. Treuenfeld (Seeamt zu Flensburg), hatte Patententziehung beantragt und, da das Seeamt seinem Antrage nicht gefolgt war, Berufung eingelegt. Unter seinen Ausführungen vor dem Oberseeamt ist insbesondere sein Hinweis auf eine Seeamtsentscheidung bemerkenswert, wonach den Kapitän ein Verschulden treffe, wenn er nicht für eine genügende Bemannung des Schiffes Sorge trage, ebenso nicht für mehr als einen Steuermann. Wenn die Verhältnisse derart liegen, daß nur ein Steuermann an Bord ist, dann muß der Kapitän eben selbst eintreten, da er anderenfalls für die Nachteile zu haften hat. Jedenfalls ist es ein großer Fehler, einen ungeprüften Mann allein Wache geben zu lassen, zumal der Kapitän wissen mußte, daß in der Malakkastraße sehr heftige und unregelmäßige Strömungen gehen, die ganz unabhängig von Wind und Wetter sind. Schon aus diesem Grunde hätte er selbst die Wache halten müssen. Der Reichskommissar schloß, daß er von seinem Standpunkte nicht abgehen könne und seinen Antrag auf Entziehung des Patents aufrecht erhalten müsse. Der Verteidiger des Kapitäns, der die Handlungsweise seines Klienten zu rechtfertigen versuchte, sprach u. A. aus, daß der Kapitän zur Zeit des Abganges seines Schiffes keinen zweiten Steuermann habe erhalten können.

Der Spruch des Oberseeamtes ging dahin, daß das Oberseeamt den Spruch des Seeamtes vom 26. Juni cr. in der Weise abgeändert habe, daß dem Schiffer W. das Patent zu entziehen sei.

**Kollision D. »Wilhelmine« mit der Bark »Fortuna« bei Haaks-Feuerschiff.** Dem wachhabenden Steuermann E.

des Dampfers war vom Seeamt zu Hamburg die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen, diejenige des Steuer-mannsgewerbes, entgegen dem Antrage des Reichskommissars, aber belassen worden. Hiergegen hatte der Reichskommissar Vizeadmiral z. D. Frhr. v. Bodenhausen Berufung eingelegt. Der Steuermann hatte das weiße Hecklicht und später das rote Seitenlicht eines Seglers für das rot- und weißblinkende Haaks angesehen und seinen Irrtum erst erkannt, als der bei dem Winde liegende Segler 5 Strich an Steuerbord auf den Dampfer zuhielt. Anstatt hinter ihm herum zu gehen — wozu nach Aussage des Steuer-manns die Entfernung zwischen beiden Schiffen zu gering war — versuchte er mit Links- und später mit Hartlinks-Ruder vor dem Segler vorüber zu gehen. Als die Kollision nicht mehr abzuwenden war, lief der Steuermann von der Brücke, um den Kapitän zu holen; inzwischen lief die Maschine Volla Kraft vorwärts. Bei der dann folgenden Kollision ging der Dampfer verloren, während der Segler schwer beschädigt Hamburg aufsuchen mußte. In Anbetracht dieses in gedrängter Kürze geschilderten Tatbestandes hielt der Reichskommissar seinen Antrag aufrecht. Obgleich der Verteidiger, Herr Rechtsanwalt Kämpel-Hamburg, in sehr geschickter Weise alle Milderungsgründe für die Handlungsweise des II. Offiziers E. vorbrachte, vermochte er doch nicht, das Oberseeamt zu überzeugen. Denn das Urteil des Oberseeamtes lautete nach längerer Beratung, daß dem Steuermann E. die Befugnis zur Ausübung des Steuer-mannsgewerbes zu entziehen sei.

**Strandung des Vollschißes »Constanze« bei Cannoniers Point auf Mauritius.** Das Seeamt zu Brake hat, obgleich es die Strandung auf Verschulden des Kapitäns S. zurückführte, nicht dem Reichskommissar Kapitän z. S. z. D. Broeker Folge gegeben, der eine Entziehung des Schifferpatentes beantragt hatte. Aus diesem Grunde beschäftigte sich das Oberseeamt mit der Beschwerde des Reichskommissars. Das Schiff, auf der Reise von Cardiff nach Port Louis, hatte in Sicht von Mauritius Flat Island in 1 1/2 Seemeilen nach der Schätzung des Kapitäns passiert, und war dann beiredret worden, damit die Anker klar gemacht wurden. Als Flat Island achteraus gebracht war, wollte der Kapitän, es war am Tage bei sichtiger Luft, Cannoniers Point in 1 1/2 Seemeilen Abstand passieren. Da er weder gelotet noch Kreuzpeilungen zur genauen Bestimmung seines Schiffsortes vorgenommen hatte, täuschte er sich in seinen Schätzungen und das Schiff lief auf. Es kam zwar wieder flott, aber das Wasser drang so schnell in den Raum, daß der Kapitän die Leute bald zum Verlassen des Schiffes veranlaßte. Später, als er sah, daß das Schiff nicht sank, ging er mit einigen Leuten wieder an Bord, um einige Minuten später wieder ins Boot zu steigen, weil das Wasser schon im Zwischendeck stand. Die Leute, die nur ihr Zeug auf dem Leibe gerettet hatten, hatten Kognak erhalten und sich betrunken.

\*) Wir kommen später auf alle drei Entscheidungen ausführlicher zurück. D. R.

Der Reichskommissar wies nach, daß den Kapitän eine schwere Schuld an dem Unfall treffe, und zwar habe er das Loten unterlassen, ebenso das Peilen der in Sicht befindlichen Inseln; er habe ferner die Entfernungen überschätzt, nicht für genügendes Kartenmaterial und eine bessere Segelanweisung Sorge getragen, das Schiff zu früh verlassen und nicht versucht, es in den Hafen zu bringen. Ferner war genügend Zeit vor-

handen, die Schiffspapiere zu retten. Auch habe er es nicht verstanden, die Disziplin aufrecht zu erhalten. Der Reichskommissar hielt aus diesen Gründen seinen Antrag auf Patententziehung aufrecht.

In der Beratung beschloß das Oberseeamt, den Spruch des Seeamts Brake dahin abzuändern, daß es dem Kapitän S. das Patent entzog.

## Schiffbau.

### Banaufträge.

Die am 22. Dezember neu gegründete Fischdampfreederei (auf Parten) in Hamburg, bestellte bei der Schiffswerft und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmilinsky) in Hamburg zwei Hochseefischdampfer in den Dimensionen von  $115' \times 22' \times 13'$  mit je 450 HP Maschinenkraft.

### Stapelläufe.

Am 22. Dezember v. J. wurde auf der neuen Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der für die Hamburg-Amerika Linie gebaute Fracht- und Passagier-Dampfer „Columbla“ (Stapelnummer 243) glücklich in Wasser gelassen. Der Neubau mißt:  $427' 3'' \times 50' 8\frac{1}{2}'' \times 31' 6''$ . Tragfähigkeit 7500 t. Der Dampfer wird nach dem Germanischen Lloyd 100 A (4)  $\clubsuit$  L. E. Dreideck, unter Spezial-Aufsicht gebaut.

Auf den Stettiner Oderwerken lief der für Rechnung des Kommerzienrats Gribel gebaute Dampfer „Bddi“ vom Stapel. Die Abmessungen sind  $67,51 \text{ m} \times 10,74 \text{ m} \times 5,20 \text{ m}$ ; Tragfähigkeit ca. 1800 t. Das Schiff ist mit Doppelboden und Eisverstärkung, zwei Hauptkesseln für 12 Atm. Überdruck und einer einfachen Expansionsmaschine versehen, welche dem nach Klasse  $\clubsuit$  100 A (4) für atlantische Fahrt gebauten Schiff beladen eine Geschwindigkeit von  $9\frac{1}{2}$  Knoten geben soll.

Auf den Howaldtswerken Kiel lief am 23. Dezember der Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer (No. 417) „Saturno“ für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt:  $290' \times 37' 9'' \times 21' 8\frac{1}{2}''$ ; Tragfähigkeit 1280 t bei einem Tiefgange von 13'. Er erhält zwei Dreifach-Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation von zusammen 1500 ind. HP, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Knoten verleihen sollen. Der Dampfer ist nach Klasse Bureau Veritas  $\clubsuit$  1. Div. 3/3. I. L. G. A. & C. P. gebaut, hat Einrichtungen für 60 Passagiere I. und 200 III. Klasse, elektrische Beleuchtung und elektrische Ventilation, Kühlraum mit Eis- und Kühlmaschine und wird in jeder Beziehung der Neuzeit entsprechend ausgestattet.

Am 3. Januar lief von der Werft von Blohm & Voß, Hamburg, der für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, erbaute Schraubendampfer (No. 176) „Marksburg“ von 5500 t glücklich vom Stapel. Er ist als Frachtdampfer unter Aufsicht des britischen Lloyd für die Klasse  $\clubsuit$  100 A gebaut. Das Schiff mißt:  $387' 6'' \times 51' 9'' \times 27' 6''$ . Die vierfache Expansionsmaschine soll ca. 2200 Pferdekkräfte indizieren, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 11 Seemeilen in der Stunde geben soll.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Der Norddeutsche Lloyd beschloß, seinen australischen Dienst durch Errichtung einer Frachtdampferlinie, deren Dampfer in vierwöchentlichen Abständen expediert werden sollen, zu erweitern. In Verbindung mit der Reichspostdampfer-

linie wird dadurch die Verbindung des Norddeutschen Lloyd zwischen den deutschen Häfen und Australien zu einer vierzehntägigen ausgestaltet werden.

Die in bereitwilligster Weise auf Anfrage vorgenommenen Abschleppversuche des in der Nähe von Curaçao gestrandeten Dampfers „Graecia“ durch das Kanonenboot S. M. S. „Panther“ waren, wie jetzt nachträglich ausführlich berichtet wird, von Erfolg gekrönt.

Die Deutsche D.-Ges. „Hansa“ in Bremen hat im Dezember sieben ihrer Dampfer verkauft. Da schon vor dem Verkauf sechs Dampfer für die Reederei im Bau waren, wird gemutmaßt, daß die Transaktion zu weiteren Neubestellungen führen werde.

Ein von der Hamburg-Amerika Linie uns in freundlicher Weise zugestellter Kalender hat nach einer Zeichnung von Guido Wolff jr. die farbenprächtige Darstellung eines Leuchtturmes, an dem der Schnelldampfer „Deutschland“ vorüberfährt, zum Motiv.

Bei Wiederbesetzung der Station Fehmarnbelt wird ein neues Feuerschiff ausgelegt, welches ein anderes Feuer und ein anderes Nebelsignal wie das seither ausliegende Schiff hat. Der Tag der Auslegung wird noch besonders bekannt gegeben werden.

In der am 31. Dezember v. J. abgehaltenen Jahresversammlung „Eines Ehrbaren Kaufmanns“ zu Hamburg überreichte Herr Alfred Michahelles, der Präses, Herrn Adolph Woermann, der vor 25 Jahren zum ersten Male in die Handelskammer gewählt worden war und ihr seitdem wiederholt als Leiter und stets als hervorragendes Mitglied angehört hat, die goldene Denkmünze der Handelskammer zu Hamburg. Er begleitete die Überreichung mit tiefempfundenen Worten, in denen er die hohen, unbestrittenen Verdienste des Jubilars als Förderer des deutschen Kaufmannsstandes und um die Entwicklung des hamburgischen Verkehrs feierte.

Wie den Lesern gewiß schon durch die Tagespresse bekannt geworden ist, wurde der in deutschen nautischen und Seemannskreisen wegen seiner umfassenden Kenntnisse aller einschlägigen Verhältnisse wohlbekannte Geh. Oberregierungs-Rat v. Jouquières Ende vorigen Jahres zum Direktor des Reichsamts des Innern ernannt. Die von verschiedenen Seiten laut gewordene Befürchtung, daß Herr v. Jonquières in seiner neuen Stellung nicht mehr Gelegenheit haben werde, sich den Seeschiffahrts-Angelegenheiten in altgewohnter Weise widmen zu können, ist, wie wir erfahren haben, glücklicherweise unbegründet.

Präsident Roosevelt empfing am 29. Dezember v. J. im Weißen Hause zu Washington den Führer des Hamburger Schnelldampfers „Deutschland“, Herrn Kapt. Kaempf. Er beglückwünschte ihn zur vollendeten 150. Ozeanreise und schenkte ihm sein Bild mit Unterschrift.

Den Herren Kapt. Morgenstern, D. »Weimar« und Kapt. D. »Sueria« ist das Recht zur Führung der Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz beigelegt worden.

Der neueste »Pilot« (im Vertrieb bei Eckardt & Messtorff) enthält: Häfen auf den Seychellen (Port Victoria und Bird Island) und Chilenische Häfen (Taltal, Caldera, Pena Blanca und Totoralillo).

#### Ausland.

Das Kommerzkollegium in Stockholm beantragte bei der Regierung eine staatliche Subvention für die Reederei Nordstjernaen auf die Dauer von 6 Jahren zur Errichtung einer regelmäßigen Dampfschiffsverbindung zwischen Schweden und Argentinien. Die Subvention für die ersten zwei Jahre soll je 190 000 Kronen, für die nächsten zwei Jahre je 180 000 Kronen und für die letzten beiden Jahre je 125 000 Kronen betragen.

Für die neu eingerichteten Funkentelegraphenstationen bei Schaveningen gilt »Sch.«, bei Porqueroues »P. Q.« und für die Insel Quessant »Q.« als Anrufsignal.

Vom 1. Januar 1905 ab ist bei Skagen eine Windsemaphor- und Sturmwarnungsstelle eröffnet worden. Zeiger und Arme werden nach Telegrammen von Hantstholm und Anholt eingestellt.

Im vergangenen Jahre sind in Antwerpen eingetroffen 5841 Schiffe von zusammen 9 385 267 Tons, davon 9 119 325 in Dampfern und 265 942 Tons in Seglern, gegen 5775 Schiffe von 9 115 372 Tons, davon 8 844 068 in Dampfern und 271 304 Tons in Seglern, im Jahre 1903. Für das Jahr 1905 ist mithin eine Zunahme von 66 Schiffen und 269 895 Tons zu verzeichnen.

Unter dem Namen Reederei-Aktiengesellschaft »Motala Ström« ist in Norrköping eine Reederei gegründet worden, die Frachtfahrt mit dem Auslande unterhalten will. Hierzu sollen Dampfer und möglicher Weise auch Segelschiffe angekauft werden. Das Aktienkapital soll höchstens 150 000 Kr. betragen.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 2. Januar. Nachdem der Vorsitzende, Herr Kapt. Bramslöw, die Versammlung im neuen Jahre begrüßt hatte, wurde als Mitglied Herr Inspektor Gahde aufgenommen. Zur Verlesung gelangte die nachstehende durch eine Eingabe des Vereins veranlaßte Stellungnahme der Deputation für Handel und Schifffahrt zur beantragten Errichtung von Stationen für Sturmwarnungssignale im Hamburger Hafen:

»Die Deputation sei nicht in der Lage, dem Antrage auf Einrichtung weiterer Sturmwarnungsstellen im Hafen, welche im Einvernehmen mit der deutschen Seewarte zu erfolgen haben würde, zuzustimmen, da die dafür aufzuwendenden Kosten zu dem Nutzen der Einrichtung, wenn ein solcher überhaupt angenommen werden könne, in keinem richtigen Verhältnisse stehen würden.

Die Sturmsignale würden nicht nur die Einrichtung von Signalanlagen an den in Betracht kommenden Liegeplätzen kleiner Fahrzeuge, sondern auch deren fortgesetzte Wartung, also die Haltung des nötigen Wärterpersonals und endlich deren telegraphische Verbindung mit der Zentralstelle der Seewarte voraussetzen, woraus bedeutende einmalige und fortlaufende Kosten entstehen würden. Die Sturmsignale

würden, wenn vorhanden, nur für solche stillliegenden Fahrzeuge nützen, die ungenügend bewacht und besetzt sind. Fehlt die Bewachung, so bleibt das Signal nutzlos, weil niemand da ist, um die nötigen Maßregeln treffen zu können.

In Fahrt befindliche Fahrzeuge seien im Bereich des hamburgischen Hafens stets in der Lage, sich gegen die Gefahren eines Sturmes in Sicherheit zu bringen und ausgehende Fahrzeuge können im Vorbeifahren stets die Signale auf der Seewarte sehen und haben auf ihrer Fahrt elbeabwärts genügende Gelegenheit, erforderlichenfalls Schutz zu suchen, sofern der durch das Warnungssignal angezeigte Sturm eintreffen sollte.

Es sei auch zu berücksichtigen, daß bei dem derzeitigen Stand der Meteorologie der Wetternachrichtendienst noch nicht so zuverlässig sei, um die Aufwendung bedeutender Mittel für deren Verbreitung im Hafen zu rechtfertigen.

Die Behauptung der Deputation, daß die Signalstellen nur schwach besetzten oder ungenügend bewachten, stillliegenden Schiffen nützen könne, wird von einem Mitgliede als durchaus irrtümlich bekämpft. — Der Vorsitzende gab sodann bekannt, daß Herr Dr. Schaps über die Verhandlungen der Kommission zur Haftfrage des Reeders bei Kollisionsfällen am 16. Januar berichten werde. Hierauf beschäftigte sich der Verein mit der Weiterberatung der Satzungen des Deutschen Nautischen Vereins, die er beendigte. Nächste Sitzung am 9. Januar.

#### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 4. Januar. Nachdem der Vorsitzende die Mitglieder im neuen Jahre willkommen geheißen hatte, wurden als neue Mitglieder die Herren Navigationslehrer Matthies und Kapt. Wulff, D. »Licata« aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge wählte die Versammlung auf Vorschlag einer Kommission die Herren Kapt. Bendix, Hilgendorf und Navigationslehrer Weltzien zu Delegierten für den Verbandstag. Auf Anregung des Vorsitzenden wird sodann beschlossen, zu jedem Verbandstag (falls es sich machen läßt) einen aktiven Kapitän als vierten Abgeordneten zu delegieren. Dem Vorstand wird dabei das Recht eingeräumt, diesen aktiven Kapitän bzw. ein anderes Mitglied zum Delegierten zu ernennen. Die Versammlung beschäftigte sich hierauf mit dem zur Tagesordnung des Verbandstages gehörigen Thema »Mondstanzungen«, d. h. mit der Frage, ob die Mondstanzungen als Mittel zur Kontrolle des Chronometers und, falls dieser versagen sollte, zur Feststellung des Bestecks im Nautischen Jahrbuch und in den Prüfungsvorschriften auch weiter zu empfehlen seien. Nachdem Herr Navigationslehrer Weltzien, als Referent, die Vor- und Nachteile gegen einander abgewogen hatte, sprach sich die zahlreich besuchte Versammlung in einer längeren lebhaft geführten Diskussion einstimmig für die Beibehaltung der Mondstanzungen aus. Nächste Sitzung am 11. Januar. Tagesordnung: 1) Die deutsche Tiefadelinie in englischen Häfen; 2) Unterwassersignale.

### Vermischtes.

Das Urteil über die Ursachen des Untergangs der »Norge« ist gefällt, ohne weder zu Freiheits- noch Geldstrafen gegen irgend einen der Beteiligten geführt zu haben. Auf Grund der umfangreichen Beweisaufnahme stellt das See- und Handelsgericht in Kopenhagen fest, daß: 1) der Unfall nicht durch Versetzen des Schiffes durch magnetische Einwirkungen, sondern durch ungenügende Berücksichtigung der Stromverhältnisse stattgefunden hat; daß 2) »Norge« nicht auf ein Wrack, sondern auf »St. Helens Riff« aufgelaufen sei; daß 3) mit ungenügender Deviation gerechnet und ungenügende Rücksicht auf die Einwirkung von Ebbe und Flut genommen sei. Das Gericht macht dem Kapitän zum Vorwurf, vernach-



lässtig zu haben, daß sofort nach dem Aufstoßen gelotet, und da »Norge« keinen Doppelboden hatte, die Pumpen gepeilt seien. Erkennt das Gericht nun einerseits, daß Kap. Gundel durch unrichtige Handlungsweise den Unfall und einen Teil seiner Folgen verschuldet habe, so steht es andererseits auf dem Standpunkt, daß die begangenen Fehler nicht so schwerwiegend seien, um den Kapitän zu einer Strafe verurteilen zu können, zumal der Kapitän nach Eintritt der Katastrophe bis zu seinem Untergang mit dem Schiff bestrebt gewesen war, mit Ruhe und Überlegung seines Amtes zu walten. Auch dürfen die großen Seelenqualen des durch einen wunderbaren Zufall geretteten Kapitäns, bei der Beurteilung nicht außer Acht gelassen werden. Ungeachtet dieser Stellungnahme verurteilt das Gericht aber den Kapitän zum Tragen der Kosten des durch seine Handlungsweise veranlaßten Prozesses.

**Die diplomatische Konferenz zur einheitlichen Regelung des Kollisions- und Bergungsrechtes** wird, wie der belgische Minister des Äußern dem Comité Maritime International mitgeteilt hat, am Anfang dieses Jahres in Antwerpen abgehalten werden. Ihre Beschickung durch Delegierte haben zugesagt: Ver. Staaten, Frankreich, Rußland, Österreich-Ungarn, Italien, Norwegen, Schweden, Spanien sowie die meisten kleineren maritimen Länder. Die britische Regierung hat sich auf die Mitteilung beschränkt, daß sie die Verhandlungen mit Interesse verfolgen werde. Die Antwort des Deutschen Reiches steht noch aus.

**Selbstleuchtende Rettungsbojen.** Der Hamburger Fischdampfer »Diana« war auf einer Fangreise. Während eines Sturmes in der Nordsee am 5. Dezember wurde in der Nacht der Matrose Wilhelm Hermann beim Aussetzen des Netzes von einer Sturzsee erfaßt und über Bord gerissen. Alle Versuche ihn zu retten — zwei Rettungsbojen wurden über Bord geworfen, entsprechende Maschinen- und Rudermanöver — waren bei dem stürmischen Wetter und hohen Seegang erfolglos. Dieser Unfall wurde vom Seeamt zu Hamburg untersucht. Nachdem der Reichskommissar erklärt hatte, daß die Möglichkeit einer wahrscheinlichen Rettung beim Gebrauch einer selbstleuchtenden Rettungsboje vorhanden gewesen war, führt das Seeamt — in dankenswerter Weise — in seinem Spruch u. A. aus: »Es wäre wünschenswert, daß die mit einer Leuchtvorrichtung versehenen Rettungsbojen, wie sie bereits vielfach an Bord geführt werden, eine möglichst allgemeine Verwendung fänden.«

**Angleiche.** Zwischen der Forenede Dampskibs-Selskab in Kopenhagen und der Hamburg-Amerika Linie fanden am 21. Dezember in Hamburg Verhandlungen statt, die zu einer völligen Einigung führten. Die Hamburg-Amerika Linie gibt die in Gründung begriffene neue Linie zwischen Stettin-Kopenhagen-Gothenburg und Norwegen auf, und die Gesellschaften schließen eine Betriebsgemeinschaft für den nordatlantischen Verkehr. An diese Konferenz schloß sich eine zweite an, die der Beilegung des mehrjährigen Konkurrenzkampfes gewidmet war, der zwischen der Forenede und der Vereinigten Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft geführt wurde. Auch diese Konferenz war erfolgreich und führte zu einer auf 5 Jahre bemessenen Vereinigung zwischen den beiden Parteien.

**Deutsche, dänische und englische Fischerfahrzeuge bei Island.** Über ihr Verhalten gibt der Kommandant S. M. S. »Ziethen« nach den »Mitt. des Deutschen Seefischerei-Vereins« bemerkenswerte Mitteilungen. Beim Austausch der Besuche zwischen ihm und dem Kommandanten des dänischen Fischereikreuzers, kam der dänische Offizier allen Fragen auf das Entgegenkommendste nach, gab bereitwilligst Auskunft

über die Verhältnisse an der Südküste und gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß er über die deutschen Fischer niemals zu klagen gehabt hätte, und daß diese im Gegensatz zu denen der anderen Nationen, besonders der Engländer, die Bestimmungen achteten und gut navigierten. Auch der deutsche Konsul hatte früher von unseren Fischern in derselben günstigen Weise gesprochen. Und an anderer Stelle sagt der Kommandant: Die Engländer tun den Isländern hauptsächlich durch das Fischen in der Faxa-Bucht, wo sie bei Skagen häufig innerhalb der 3 sm Grenze fischen, großen Schaden. Durch letzteren Umstand und ihr rücksichtsloses Vorgehen und ungebührliches Betragen gegenüber den isländischen Behörden haben sich die englischen Fischer sehr verhaßt gemacht. Infolgedessen werden sie auch, wenn sie auf verbotenen Gründen ertappt werden, von dem dänischen Fischereikreuzer sofort zur Bestrafung herangezogen. Die deutschen Fischdampfer tun den Isländern keinen Schaden, weil sie eine Gegend befischen, wo die einheimischen Fischer nicht arbeiten. Gogen die deutschen Fischer herrscht deshalb durchaus keine Abneigung; und da von ihnen bekannt ist, daß sie sich gut betragen, warnt der dänische Fischereikreuzer schon von weitem durch ein Zeichen mit der Dampfpeife, wenn er deutsche Fischdampfer innerhalb der isländischen Hoheitsgrenze beobachtet, damit die Fischdampfer Zeit finden, dieselbe zu verlassen. Um ein Fortdauern dieses guten Verhältnisses zu ermöglichen, wäre es wünschenswert, daß die in Island fischenden deutschen Fischer vom Seefischerei-Verein wiederholt auf Beachtung der Bestimmungen und auf ein gutes Verhalten gegen die isländischen Behörden hingewiesen werden.

**Elektrische Anlagen an Bord von Schiffen** erfordern die Verwendung besonderer, für diesen Zweck gebauter Apparate und Einzelteile. Die Konstruktionen müssen durch feste und gegen mechanische Einwirkungen widerstandsfähige Bauart, ihre inneren Teile gegen den zerstörenden Einfluß des salzhaltigen Seewassers und wechselnder Temperaturen wirksam geschützt sein. Aus diesen Erfordernissen heraus ist das von den Siemens-Schuckert Werken ausgebildete vollständige System für Schiffsinstallationen entstanden, das sämtliche hierher gehörige Armaturteile und Apparate, wie Anlaß- und Schaltapparate, Sicherungen, Anschluß- und Abzweigkasten und -Dosen für wasserdichten Abschluß von Kabeldurchführungen und -Anschlüssen, Handlampen, Wand- und Stehlampen, Arbeitslampen aller Art, Taucherlampen, Signallaternen u. s. w. umfaßt. Eine kurze Beschreibung und zahlreiche Abbildungen von Marineapparaten der genannten Art enthält das unserer heutigen Auflage beiliegende Nachrichtenblatt der Siemens-Schuckert Werke, dessen Beachtung wir unseren Lesern besonders empfehlen.

### Prüfungswesen.

Am Montag, den 16. Januar 1905 beginnt an der hamburgischen Navigationschule eine Prüfung zum Seesteuermann. Anmeldungen werden bis zum 11. Januar schriftlich und mündlich (10—12 Uhr vormittags) bei der Direktion der Navigationschule (Seemannshaus) entgegengenommen. Der neue Kursus für Steuerleute beginnt am 6. Februar. Anmeldungen werden vom Direktor in der Navigationschule schriftlich und mündlich (10—12 Uhr vormittags) entgegengenommen. Auskunft und Prospekte ebendasselbst.

An der Seefahrtschule in Bremen wird die nächste Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt am Donnerstag, den 19. Januar 1905, Vormittags 9 Uhr, beginnen. Mit ihr ist eine Sonderprüfung in Maschinenkunde und eine in Schiffbau-technik verbunden. Anmeldungen zu diesen Prüfungen sind bis spätestens zum 16. Januar unter Beifügung der erforder-

lichen Nachweise an den Vorsitz der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling zu richten.

Am Donnerstag, den 19. Januar beginnt in Rostock eine Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt und zum Seesteuermann. Anmeldungen sind an den Vorsitzenden der Prüfungskommission, Navigationsschuldirektor Dr. Soeken, zu richten.

## Büchersaal.

**Togo-Sprachen.** Kurze Grammatik, Vocabulare und Phrasensammlungen der drei Hauptsprachen in Togo: Anglo-Ewe, Anecho-Ewe und Haussa. Von **A. Soldel**. Koch's Verlag, H. Eblers in Dresden und Leipzig. Preis gebunden Mk. 2.50.

Die fortschreitende Entwicklung des deutschen Togo-gebiets, insonderheit die Bestrebungen zur Einführung einer Baumwollvolkshultur, ziehen von Jahr zu Jahr mehr Europäer ins Land und lassen das Bedürfnis nach praktischen Hilfsmitteln zur Erlernung der Eingeborensprachen immer mehr hervortreten. Demgemäß ist das vorliegende Buch in erster Linie für den Gebrauch in der Praxis bestimmt. Indem es die Grammatik auf das notwendigste beschränkt, nimmt es Bedacht auf eine praktische Zusammenstellung von Vokabeln, häufigen Redensarten und Gesprächen, die im täglichen Verkehr mit Eingeborenen von Wert sind, und ist deshalb als brauchbarer Leitfaden zu empfehlen.

Herr Kapt. Elson, Hamburg, schreibt: »Vor mir liegt der **Deutsch-Nautische Almanach von 1905**«\*) und habe ich mit Vergnügen darin geblättert. Ich finde die Einteilung außerordentlich praktisch. Unter dem Titel *Handelsmarine* zunächst eine Chronik vom 1. September 1903 bis 31. August 1904. In dieser ist alles Nennenswerte aufgeführt, was Schiff-fahrtskreise interessieren kann, und zwar ein Überblick für jeden Monat.

Dann folgen die Kapitel Reederei, Welthandelsflotte, Vereinswesen. In diesem letzten Abschnitt ist die Arbeit niedergelegt, die der Seeschiffer- und Nautische Verein für die Schifffahrt getan haben, daher ist dieses Kapitel besonders für aktive Kollegen ein hochinteressantes Nachschlagebuch. Auch in den folgenden Abschnitten über *Kriegsmarine* ist alles Wissenswerte sehr anschaulich geschildert; nicht nur die deutsche Marine, sondern alle Kriegsflotten der Welt werden aufgeführt und in fachmännischer Weise besprochen. Auch die im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses stehenden Dampfturbinen mit ihren technischen und militärischen Vorzügen findet in einem besonderen Kapitel ausführliche Besprechung.

Am Schlusse des Werkes ist die Rang- und Dienstalterliste der Kapitäne und Offiziere der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd. Sie wird vielen Kollegen Freude bereiten, findet man doch beim Durchblättern alte liebe Bekannte wieder, die man schon lange aus dem Gesicht verloren hatte. Ich kann nur jeden Kollegen, besonders aber, wie gesagt, den aktiven raten, sich das Buch anzuschaffen, er wird manches interessante darin finden.

„**Kapitalanlage**“ von Sigmund Schott. Verlag Paul Watzel, Freiburg (Breisgau). Preis Mk. 1.—.

Was an der vorliegenden Schrift Wert verleiht, ist der streng sachliche Charakter, die Gewissenhaftigkeit, mit der es dem Verfasser darum zu tun ist, aufklärend und belehrend zu wirken: er will das große Publikum zum Denken in den Fragen seiner Vermögensanlage anregen. Das ist schon recht viel. Denn ein großer Teil derjenigen Leute, die einiges Kapital anzulegen haben, ist fast rührend harmlos in diesen Dingen. Man kann wirklich sagen, daß die finanzielle Entwicklung in

diesem Punkte der geistigen weit vorausgeilt ist. Und beileibe nicht allen, denen das Geschick zu etwas Kapital verhilft, verleiht es auch den nötigen Verstand für dessen Anlage. Größerer Wohlstand ist in solchen Kreisen unserer Bevölkerung eingezogen, denen der richtige wirtschaftliche Sinn, den das Menschengeschlecht nur mühsam und schrittweise sich erwirbt, zur Zeit noch abgeht. Das Büchlein behandelt die verschiedenen Gebiete der Vermögensverwaltung in so deutlicher und belehrender Weise, daß auch der mit diesen Fragen gar nicht Vertraute sich darnach ein Urteil bilden kann und zwar wird nicht nur die Vermögensanlage in Wertpapieren, sondern auch diejenige in den Sparkassen, in Häusern, Hypotheken, Lebensversicherungen, in der Leibrente die Aufbewahrung von Wertpapieren u. s. w. behandelt, wobei der Verfasser vielerlei beherzigenswerte Winke gibt.

## Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Betriebs-Ergebnisse im Monat November 1904.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläseke & Hennings, Schiffsmakler: Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtensau.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	1053 mit 425 332 t N.-R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit		
eigener Kraft. . . . .	637	28 658
Leichterfahrzeuge. . . . .	116	41 738

Zus. 1806 — 495 728 t N.-R.

Von den Dampfern führen unter

deutscher	Flagge	973 Fahrzeuge mit 212 489 t N.-R.
belgischer	3	1540
britischer	45	44 047
dänischer	107	51 557
schwedischer	107	41 197
norwegischer	67	32 364
französischer	1	165
russischer incl. finn.	31	26 920
niederländischer	24	25 174
div. Flaggen	7	6 486

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m . . .	2622 Schiffe
„ 6 m bis 8,5 m . . . . .	30

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9 Std. 25 Min.
„ „ „ 5,5—6,9 „ „	13 „ 11 „
„ „ „ 7,0—8,5 „ „	13 „ 7 „
„ Schleppzüge . . . . .	23 „ 43 „

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel eingehend:	21 Min.
ausgehend:	16 „
in Holtensau eingehend:	18 „
ausgehend:	17 „

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit. . . . . 377 Fahrzeuge

„ der halben oder eines grösseren Teiles

der Fahrzeit . . . . . 496

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 10 Tagen.

**Fast Hunderttausend Stück Zigaretten der Firma G. & J. A. Caravopoulo**, stellte der Importeur Otto Kessler, Hamburg-Freibafen unseren Truppen in Deutsch-Süd-West-Afrika zur Verfügung. Die Zigaretten sollen sowohl an Bord zweier Transportdampfer der Woermann-Linie, wie in Afrika selbst an die Truppen verteilt werden. Von dieser Anzahl übergab der Importeur 50 000 Stück Caravopoulo an den vaterländischen Frauen-Hülf-Verein, Hamburg. 20 000 Stück Caravopoulo an den Verband Deutscher Zigarren-Händler, die auch eine Sammlung für die Truppen veranstalten. 20 000 Stück Caravopoulo an die Kolonie des Roten Kreuzes, Hamburg. 90 000 Stück Caravopoulo im Werte von über 4200 M.

\*) Verlag von Boll & Pickardt, Berlin. Preis Mk. 2.50.



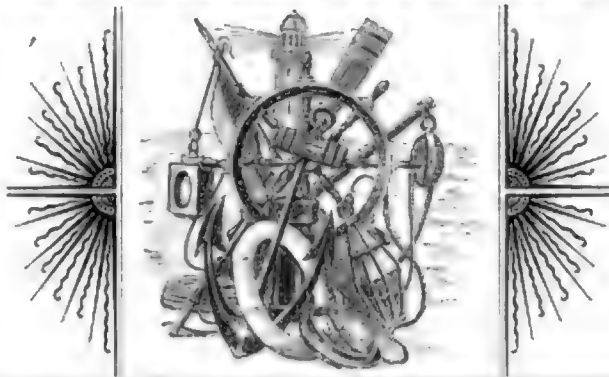
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stabbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Zum Verbandstage.

Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins bringt hiermit erneut in Erinnerung, daß (laut § 6 der Satzungen) am Montag den 9. Januar der Termin abgelaufen ist, bis zu dem Anträge zur Tagesordnung des Verbandstages Berücksichtigung finden können.

### Unter dem 21. Dezember schreibt der Seeschiffer-Verein „Stettin“ betr. Tiefladelinie:

»Nach einer Mitteilung aus der »Hansa« wurde dem Danziger Dampfer »Echo« in Shields vom B. of T. aufgegeben, nur in Gemäßheit der englischen Tieflade-Bestimmungen zu laden. Der Dampfer soll bereits mit der deutschen Tiefladelinie versehen gewesen sein.

Sollten wirklich sich die Tieflademarken der S.-B.-G. an obigem Dampfer befunden haben und diese nicht vom B. of T. beachtet sein, — was wir vorläufig kaum glauben können\*) — so würde durch diesen Eingriff eine Unsicherheit bezüglich der Pflichterfüllung der Schiffsführer entstehen, die zu beseitigen die erste Aufgabe des Verbandes sein muß. Wir halten unter diesen Umständen eine Besprechung des Gegenstandes auf unserm Verbandstage für notwendig.

### Der Seeschiffer-Verein in Danzig, schreibt am 23. Dezember über die Auslegung des § 7, der Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute vom 18. Januar 1904:

»Bei Besprechung der Bestimmungen der Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute, kamen in unserem Verein verschiedene Auslegungen des § 7 zum Ausdruck. Nach demselben ist für die Zulassung zur Schifferprüfung auf große Fahrt eine Fahrzeit als Steuermann von mindestens 24 Monaten erforderlich, und zwar scheiden bei Anrechnung dieser Fahrzeit, im Gegensatz zu den früheren Bestimmungen, diejenigen Reisen aus, die im Bereiche der Küstenfahrt gemacht worden sind, während diejenigen auf kleiner Fahrt anrechnungsfähig bleiben. Es kam nun die Ansicht zum Ausdruck, daß bei einer längeren Reise mit mehreren Zwischenhäfen, die teilweise im Bereiche der Küstenfahrt teilweise in dem der kleinen Fahrt liegen, nur diejenigen Zwischenreisen anzurechnen seien, die im Bereiche der kleinen Fahrt zurückgelegt sind. Es würde hiernach bei der Reise eines Schiffes über 400 cbm Bruttoreaumgehalt von Danzig durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Antwerpen, von dort nach England, dann wieder durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Kiel und schließlich zurück nach Danzig, nur die Zeit zu rechnen sein, die das Schiff von Antwerpen über England bis nach Kiel zugebracht hat. Läuft das Schiff aber nicht Kiel als Lösch- oder Ladehafen an und geht direkt nach Danzig, so würde die Reise bis nach Danzig anrechnungsfähig bleiben.

Andere Mitglieder waren dagegen der Ansicht, daß bei solchen kombinierten Reisen, auf denen auch Häfen außerhalb der Grenzen der Küstenfahrt angelaufen worden sind, die ganze Reise von Anfang bis zu Ende als vollgültige Fahrzeit anzurechnen sei.

Es wäre uns erwünscht, auch die Meinung anderer Fachkreise zu erfahren, auch für eine rechtskundige Äußerung würden wir besonders dankbar sein.

### Unter dem 28. Dezember schreibt der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg:

»Wir teilen Ihnen ergebenst mit, daß zu Delegierten für den nächsten Verbandstag gewählt sind: die Herren Kapitän Freyer, Hamburg, Branddirektor Pröbß, Magdeburg und Rechtsanwalt Kämpel, Hamburg.«

\*) Der Dampfer »Echo« (Siehe auch die auf Seite 630 in No. 52 veröffentlichte Notiz) ist mit einer Lademarke der S.-B.-G. versehen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 2.

Hamburg, den 14. Januar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** 1904. — Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Kaiserlichen Oberseeamts. — Deutscher Nautischer Verein (Viertes Rundschreiben). — Germanischer Lloyd. — Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

1904

(Schluß.)

Kommen wir, im Anschluß an die vorhin besprochenen internationalen Vereinbarungen, auf unsere Verhältnisse zurück, dann tritt uns zunächst eine Frage entgegen, in der die Internationalität in einer wichtigen Angelegenheit angestrebt werden soll: die *Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Verschulden ihrer Angestellten bei Kollisionsfällen*. Sie kann, falls sie überhaupt realisierbar ist, natürlich nur auf internationalem Wege erreicht werden. Aber auch dann kommen noch so viele Bedenken zur Geltung, daß vorläufig die Diskussion über diese Haftfrage nur einen akademischen Wert hat. Sehen wir von den Einwänden ab, wie sie von juristischer Seite vom rechtlichen Standpunkt aus wiederholt erhoben worden sind, dann entsteht zunächst die auch für die Befürworter der Haftbeseitigung wichtigste Frage: wird durch die Beseitigung die Sicherheit auf See beeinträchtigt? Läßt man zunächst die Folgen außer Acht, die nach einer Beseitigung der Reederhaftung für die Schiffsbesatzung, insbesondere auch für den Kapitän eintreten müßten, dann könnte jene Frage verneint werden; wenigstens soweit deutsche Verhältnisse in Betracht kommen. Nicht weil in der Praxis der Reeder für Schäden aus Kollisionsfällen haftet, sind unsere Kapitäne und Schiffsoffiziere gewissenhaft und zuverlässig in ihrer Navigierung, sondern weil es ihnen als Deutschen in Fleisch und Blut steckt, übernommene Pflichten unter allen Umständen zu erfüllen. Ist

der vornehmste deutsche Wesenszug doch Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit. Eigenschaften, die der übelwollende Ausländer Pedanterie nennt. Und für Diejenigen, die aus der Art schlagen, sind die Erinnerung an Seeamt, Staatsanwalt und an das Vertragsverhältnis zum eigenen Reeder sehr wirksame Mittel, ihr Verantwortlichkeitsgefühl zu schärfen. Das Gesagte gilt aber immer nur unter der Voraussetzung, daß sich das Material unserer Kapitäne und Offiziere nicht verschlechtert, daß nach wie vor nur den Tüchtigsten die verantwortungsvollsten Stellen offen stehen und daß dann, eine notwendige Folge solcher Entwicklung, mit der wirtschaftlichen auch die soziale Stellung wachsen wird. Dieser natürliche Entwicklungsgang würde aber jähe unterbrochen werden, wenn nach Beseitigung der Haftung des Reeders die Haftpflicht des Kapitäns, als des wirtschaftlich stärksten unter der Besatzung, bei Kollisionsschäden von der Assekuranz, von verunglückten Passagieren oder Personen der Mannschaft und ihren Hinterbliebenen in Anspruch genommen würde. Es wird zwar behauptet, daß diese Befürchtungen übertrieben seien, da ja die Besatzung schon heute haftbar sei ohne je oder doch nur äußerst selten zur Verantwortung gezogen worden zu sein. Hierbei wird nach unserer Meinung dem Umstand nicht genügend Rechnung getragen, daß sich heute alle Anspruchsberechtigten zunächst an den Reeder halten, weil er bemittelt ist oder das Schiff versichert hat. Schaltet der Reeder als Haft-

pflichtiger aus, dann kommt die nächste Instanz, der Kapitän, der, so lange von ihm noch etwas zu holen ist, für Schadenersatzansprüche in Anspruch genommen wird. Seine Spargroschen sind aber nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Um sie nicht zu verlieren, würde er sich, wie es der Reeder heute tut, versichern und Prämien zahlen müssen, die seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit übersteigen, im anderen Falle aber nur mit Unterstützung des Reeders entrichtet werden könnten. Eine Verringerung der Kollisionsprozesse, der Zweck der Beseitigung der Reederhaftung, würde damit nicht erreicht werden. Bleibt der Kapitän aber unversichert, dann ist er, um sein bisschen verdientes Geld vor der Wegnahme zu schützen, auf Manipulationen angewiesen, die, weil sie sich mit dem Wesen eines anständigen Charakters nicht vertragen, allmählich zur Verringerung der Qualität unserer Kapitäne und ihres Nachwuchses, der Schiffsoffiziere führen müßten. Nicht mehr die Tüchtigsten, sondern die Gewissenlosesten würden Karriere machen. Die Schiffsführung in Händen solcher Leute würde eine Verminderung der Sicherheit auf See zur Folge haben; unter fremden Flaggen mehr als bei uns.

Als entschiedene Befürworter der Bestrebungen zur *Verringerung von Kollisionsprozessen* bedauern wir aus den angeführten Gründen das radikale Mittel, die Beseitigung der Reederhaftung, nicht unterstützen zu können. Dagegen sind in einer Versammlung Sachverständiger andere Mittel mit demselben Zweck zur Sprache gebracht worden. Die deutschen Gerichte möchten mehr, als es bisher geschehen soll, auf *error in judgement* erklären, sie möchten ferner *non liquet* aussprechen, also anstatt bei sich widersprechenden Zeugenaussagen ein gekünsteltes Urteil zu fällen, die Klage abweisen und es möge der Einrichtung der Schiedsgerichte wieder größere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Bis zu welchem Grade eine Berechtigung vorliegt, die häufigere Anwendung der beiden ersten Mittel zu empfehlen, darüber wollen wir diesmal uns kein Urteil erlauben. Stehen in der Beantwortung dieser Frage doch die Urteile von Sachkundigen einander direkt gegenüber. Wie weit und ob bei der Abgabe solcher Ansichten Sonderinteressen mitsprechen, läßt sich ohne statistisches Material schwer beurteilen. Reeder und Assuradeure haben von einer Verringerung der Kollisionsprozesse Vorteile, Rechtsanwälte natürlich nicht. Auf alle Fälle sind wir aber der Ansicht, daß die Angelegenheit weiter verfolgt werden muß, denn auch die Kapitäne und Schiffsoffiziere haben Ursache, solche Mittel zur Verringerung der Kollisionsprozesse zu empfehlen, durch die sie selbst nicht geschädigt werden. Ist es doch auf den Fortbestand des Verhältnisses zwischen Reeder

und Kapitän für diesen nicht gleichgültig, ob in einem Kollisionsfalle das Gericht auf *error in judgement* erkennt, ob es *non liquet* ausspricht oder ob es ein schuldig verkündet. Und die Schiedsgerichte bei Kollisionsfällen? Sie haben nur ein kurzes Leben gefristet. Der Anfang 1899 gefällte Spruch in Sachen *»Creaden—Oskar«* entzog der schiedsgerichtlichen Einrichtung die englische Sympathie, obgleich gerade in diesem Falle nach unserer Auffassung der Wert einer schiedsrichterlichen Beurteilung unverkennbar hervortrat. Es scheint aber, als habe mit der Bekanntgabe der englischen Auffassung der Weiterbestand des Schiedsgerichtes aufgehört, wenigstens haben wir nicht gehört, daß das Schiedsgericht seit 1899 in Anspruch genommen worden sei. Sonderbar! Haben die ganzen Prozeßkosten im Falle *»Creaden—Oskar«* doch nur Mk. 150 betragen.

Neben der *»Haftfrage der Reeder«*, die, wie es scheint, vor ihrer Erledigung durch Fachkorporationen von der Tagesordnung abgesetzt werden soll, wurde die Aufmerksamkeit nautischer Kreise durch die hier wiederholt erörterte *Bundesratsverordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer etc.* in Anspruch genommen. Die Vorschrift, wonach die Fahrzeit der Steuerleute in der Küstenfahrt für die Schifferprüfung nicht angerechnet würde, gab zu wiederholten Kundgebungen umso mehr und umso nachdrücklicher Anlaß, als den am 1. Juli in Kraft getretenen Bestimmungen rückwirkende Kraft fehlt. In jedem einzelnen Falle — und diese sind zahlreich — konnten nur Eingaben an den Reichskanzler etwas nützen; ein den Steuerleuten eingeräumtes Recht, von dem leider aus Unkenntnis ungenügend Gebrauch gemacht worden ist. Der Mangel an rückwirkender Kraft legt die Annahme nahe, daß sich der Hohe Bundesrat über die Tragweite und den Einfluß der fraglichen Bestimmung getäuscht hat. Deshalb ist für die Hoffnung Raum, in unabsehbarer Zeit über eine Abschwächung der Vorschriften etwas zu hören. Allerdings wohl erst auf den Kongressen des Seeschiffer-Verbandes und des Deutschen Nautischen Vereins. Es wäre wenigstens verständlich, wenn das Reichsamt des Innern, ehe es sich zu Abänderungsanträgen bereit erklärt, in mündlicher Aussprache die Ansicht praktischer Kreise hören will. Schriftlich ist sie dem Bundesrat ja bereits von den verschiedensten Seiten mitgeteilt worden, ohne, soweit uns bekannt ist, zu einer Antwort geführt zu haben.

Außer der besprochenen Bundesratsverordnung, an die sich eine zweite ähnlichen Charakters für das Führerpersonal auf Fischdampfern schloß, hat uns an der Wasserkante das Reich in diesem Jahre nur ein neues Gesetz geschenkt: *die Verlängerung der Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber erkrankten Personen der Schiffsbesatzung*. Gegenwärtig haben



sich die Reedereien mit dem neuen Zustand anscheinend bereits abgefunden, vor einem Jahre, als die Frage im Vordergrund des Interesses stand, waren die Gemüter sehr aufgereg.

In einem Jahre ändert sich vieles. Wer hätte am Anfang vorigen Jahres zum Beispiel gedacht daß die seit längerer Zeit angekündigte und von allen Seeleuten bestimmt erwartete *Witwen-, Waisen- und Invaliden-Versicherungskasse* schon Mitte des Jahres als eine unausführbare Idee hingestellt werden mußte? Gewiß nur sehr wenige, aber keiner hätte eine solche Befürchtung auszusprechen gewagt, aus Furcht als skeptischer Nörgler angesehen zu werden. Allerdings hat sich der gute Wille der See-Berufsgenossenschaft, den Seeleuten eine so segensreiche Einrichtung zu schenken, nicht geändert. Soll die Kasse doch, wenn auch in dürftigerer als in der anfänglich beabsichtigten Form schon bald ermöglicht werden. Wenn aber über diese Einschränkung unter den Seeleuten Enttäuschung und Verstimmung Platz gegriffen hat, so ist eine solche Auffassung nicht unbegreiflich, hat die See-Berufsgenossenschaft doch durch wiederholte Kundgebungen in dieser Angelegenheit die Öffentlichkeit zu der Annahme berechtigt, daß die Kasse, trotz aller Befürchtungen des Reiches, zu Stande kommen werde.

Genau umgekehrt war der Entwicklungsgang in der Geschichte zur *Schiffahrtsverordnung für die Unterelbe*, einem Kinde des vorflössenen Jahres, das nach beschwerlichen Wehen im April geboren wurde. Seit 1898 sind Eingaben und Vorstellungen bei der hamburgischen Behörde über die Notwendigkeit einer solchen Verordnung gemacht worden. Daß sie erfolglos waren, ist für Kenner der hamburgischen Verhältnisse nichts auffälliges. Mit dieser Eigentümlichkeit hamburgischer Schiffahrtsbehörden rechnete der hamburgische Seeschiffer-Verein, als er den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine für die Angelegenheit, weil sie ja die ganze deutsche Schiffahrt betrifft, interessierte. Als dann auf dem 1903er Verbandstage hohe Vertreter der Reichsregierung den Antrag unterstützten und als einer auf die Beschlüsse bezüglich Eingabe die gleiche wohlwollende Beurteilung durch ein Reichsamt zuteil wurde, da regte sich nolens volens auch das Interesse hamburgischer Machthaber, und es wurde durch das Reichs-Marine-Amt und das preußische Ministerium für Handel und Gewerbe so wachgehalten, daß wir am 1. Juli v. J. bekanntlich das Inkrafttreten der Verordnung erleben durften. Wie das nun immer bei Neuerungen der Fall zu sein pflegt, haben sie in erster Zeit viele Gegner. Ein Schicksal, dem sich auch die Elbeverordnung nicht entziehen konnte. In der Hauptsache wendet sich die Kritik gegen die große Anzahl der Bestimmungen, und bewegt sich damit in demselben Gedankengang,

der uns bei der Besprechung der Verordnung geleitet hat. Durch Aufnahme von Vorschriften, die seit längeren Jahren für die Schiffahrt auf der Unterelbe maßgebend waren, in die Bekanntmachung ist, nicht zu ihrem Vorteil, der Übersichtlichkeit Abbruch getan. Wird dadurch der Wert der Verordnung nur unwesentlich beeinträchtigt, so sind die in No. 52 bekannt gegebenen Bedenken gegen § 14 Abs. 5 schon schwerwiegenderer Natur. Ist die Fassung über eine der Hauptbestimmungen der Verordnung so unklar, daß über ihre Auslegung zwei einander entgegengesetzte Meinungen bestehen können, dann scheint doch im Interesse der Allgemeinheit ein präziserer Wortlaut geboten.

Unklare Gesetzesbestimmungen üben immer eine schädliche Wirkung aus. Beschwerden, Prozesse, Unzufriedenheit mit der Auslegung sind dann die Folgen. Lauter Erscheinungen, die in unserer an Zündstoff reichen Zeit im wirtschaftlichen Leben vermieden werden müssen. Welch' eine Menge von Unzuträglichkeiten und angesammelten Mißmuts ist uns nicht schon durch verschiedene zweideutige Bestimmungen der neuen *Seemannsordnung* entstanden. Einige Unklarheiten sind ja im Laufe der Zeit durch die Judikatur beseitigt, aber doch noch lange nicht alle. Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, der die Unzuträglichkeit des gegebenen Zustandes erkannte, hat sich für die ganze deutsche Schiffahrtswelt ein Verdienst erworben, als er im Februar vorigen Jahres die strittigen Punkte in Gegenwart hoher Regierungsvertreter zur Sprache brachte. Mancher vorgefaßten Meinung wird durch jene Beratungen der Boden zu weiterem Umsichtgreifen entzogen worden sein; ein wesentlicher Zweck der damaligen Besprechung.

Bei dieser Gelegenheit mag die Frage nach dem Schicksal der unter dem Namen *Entwürfe des Reichsgesundheits-Amtes* bekannt gewordenen Ausführungsbestimmungen zur *Seemannsordnung* eingeschaltet werden. Was ist aus ihnen, die nach ihrem ersten Auftauchen alle Schiffahrtskreise lebhaft beschäftigt haben, geworden? Durch das dritte Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins wissen wir zwar, daß am 31. Oktober eine vertrauliche Beratung über den Entwurf im Reichsgesundheits-Amt stattgefunden hat. Aber weder über ihr Ergebnis, noch über den Termin, an dem der hoffentlich ganz umgearbeitete Entwurf in Kraft treten soll, ist etwas näheres bekannt. Wird sich nun auch kaum Jemand, der den Geist der beiden ersten Entwürfe noch in Erinnerung hat, nach der dritten Auflage sonderlich sehnen, so liegt es, um sich im voraus darauf einrichten zu können, doch im Allgemeininteresse, ungefähr den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bestimmungen zu wissen.

Da wir einmal beim Fragen sind, dürfen wir uns auch gleich darnach erkundigen, wie weit die

Bearbeitung des Entwurfs zu einem neuen Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen gediehen ist. Daß das 1877er Gesetz, auch soweit es sich auf das Oberseeamt bezieht, nur mehr ungenügend den gegenwärtigen Verhältnissen Rechnung trägt, diese Anschauung hat heute doch wohl überall Einzug gehalten. Wir brauchen deshalb auch nicht an dieser Stelle einzelne Punkte, die einer dringenden Regelung bedürfen, hervorzuheben. Es genügt die Versicherung, daß das Erscheinen eines Entwurfs zu einem neuen Gesetz in allen beteiligten Kreisen beifällig begrüßt werden würde.

Unter den bekannt gewordenen Urteilen deutscher Seemannsämter und deutscher Gerichte aus dem letzten Jahre haben mehrere zu lebhaftem Meinungsaustausch, einige auch zu öffentlichen Kundgebungen Veranlassung gegeben. Sie hier namhaft zu machen, würde den Zweck des Jahresberichtes verfehlen, der ja doch weiter nichts als eine rückblickende Betrachtung über bemerkenswerte Vorgänge des vergangenen Jahres sein soll. Nur der Gesamteindruck darf hier zum Ausdruck kommen. Und wenn wir in dieser Beschränkung die Rechtsprechung des letzten Jahres betrachten, dann tritt uns ein leiser Umschwung in der Beurteilung der Rechte und Pflichten der Untergebenen gegenüber Vorgesetzten entgegen. Es ist ja eine hinlänglich bekannte und von Vielen bedauerte Tatsache, daß, aus Scheu vor der Sozialdemokratie und ihrer verhetzenden Litteratur, gegenüber Schiffsluten, die sich gegen die Disziplin vergangen haben, nicht ein Auge, sondern beide Augen zugeedrückt worden, wogegen Beschwerden der Schiffleute über ihre Vorgesetzten, mögen diese Klagen noch so unbegründet sein, leider zu oft ein williges Ohr nicht nur bei Gerichten und Behörden, sondern auch bei einigen Reedereien gefunden haben und wohl auch heute noch finden. Dieser Tribut an den Zug der Zeit, an die Mode hat nicht, wie es wohl geglaubt wurde, die Unzufriedenheit herabgemindert, sondern, wie wir es heute alle wissen, der Sozialdemokratie zu immer schärferer Tonart gegen Alles, was sozial höher oder wirtschaftlich besser als der Arbeiter steht, Anlaß gegeben. Wer nicht Lohnarbeiter, oder um bei unseren besonderen Verhältnissen zu bleiben, wer nicht zur Kategorie der seemännischen Arbeiter gehört, gilt der sozialistischen, den Klassenhaß predigenden Presse als Feind. Aber nicht als einer, der, weil er andere Lebensgrundsätze hat und die Welt mit anderen Augen ansieht, auch zu einer anderen Auffassung der Dinge kommen muß, als die Leute, die alles durch die sozialistische Brille sehen. Also ein Andersgläubiger ist, gegen den Toleranz zu üben wäre, wie sie die Sozialisten gegen sich und ihre Handlungsweise beanspruchen. Nein, er gilt ihr generell als ein Mensch mit niedrigen Trieben und

Motiven, die mit dem Wachsen seiner sozialen und wirtschaftlichen Stellung immer mehr um sich greifen. Der Reeder ein Ausbeuter, der Kapitän ein Menschenschinder, der Schiffsoffizier ein roher Patron. Das sind sie generell ein für alle Mal. Hat mal gelegentlich ein Kapitän mit dem Reeder oder ein Schiffsoffizier mit dem Reeder oder dem Kapitän Zwistigkeiten, dann steigern sich die Sottiesen im Einzelfalle gegen den sozial höherstehenden; unbekümmert um die Sachlage.

Wenn man sich diese Taktik vergegenwärtigt, wird man zugeben müssen, daß eine über die weitgehenden Forderungen der Gesetze hinausreichende Arbeiterfreundlichkeit statt zu Dank zu immer größeren Ansprüchen führt. Und daß dieses Entgegenkommen, da unter solcher Auffassung der Mittelstand im Schiffahrtsbetriebe, die Kapitäne und Schiffsoffiziere, leidet, zur Erbitterung und zum Mißmut in den Kreisen der Benachteiligten führen muß. Wer in dem letzten Jahre für die Wünsche unserer Kapitäne und Schiffsoffiziere ein helles Ohr hatte, konnte aus ihrer Stimmung viel lernen. Ihre Lage zwischen zwei Feuern war nicht beneidenswert.

Nun scheint sich, wie gesagt, ein zwar ganz geringer, aber doch schon leise merklicher Umschwung in der Auffassung zu vollziehen. Ein Markstein auf diesem Wege ist der Standpunkt des hanseatischen Oberlandesgerichts über das Verhalten der Schiffleute gegenüber den Befehlen von Vorgesetzten. Einerlei, welche Rechte dem Manne auch sonst zur Seite stehen mögen, er hat zunächst die Befehle seines Vorgesetzten zu befolgen. Dieser von so hoher Stelle aus verkündete Grundsatz, der seine Wirkung nicht verfehlen kann, würde, so einwandfrei er auch ist, vor einem Jahre noch einen Sturm der Entrüstung unter den Seemannsagitatoren entfacht und wahrscheinlich zu einer der damals beliebten Protestkundgebungen Anlaß gegeben haben. Heute, wo man schon gespürt hat, daß sich der Wind etwas zu drehen anfängt, werden aus dem grundlosen Reservoir von Schmutzworten nur die abgedroschenen Schlagwörter »Kavadergehorsam«, »Klassenurteil etc.« hervorgeholt, um die gegnerische Auffassung zu bezeugen. Die Leute haben eingesehen, daß ihre verleumderischen Verhetzungen, weil sie zu oft angewandt wurden, an Zugkraft eingebüßt haben; deshalb ihre veränderte Haltung.

Nur gegenüber einer Adresse ist der Ton unverändert geblieben, falls er nicht gar noch verschärft worden ist: gegenüber der »Hansa«. Sind wir zuweilen gezwungen, einige der gedruckten Lügengespinste der Agitatoren zu zerreißen, was wie die Leser wissen, nur in äußerst seltenen Fällen geschieht, dann gerät die Hotzpresse in

eine an Delirium grenzende Form der Raserei. Woraus wir natürlich stets entnehmen, daß der Hieb gesessen hat, wenn die Ergüsse an sich

auch nur vom pathologischen Standpunkt aus Interesse haben.

C. Schr.

## Auf dem Ausguck.

### Die Kollision »Schlei« — »H. C. Kiehn«.

mit der sich das Seeamt zu Hamburg am 4. Januar zu beschäftigen hatte, verpflichtet zu einigen Worten. Zunächst zu der Erklärung, daß die Verhältnisse, wie sie hier an Bord eines deutschen Schiffes, wenn es auch nur ein Seeschlepper war, beleuchtet worden sind, von Niemand mehr als von deutschen Reedereien verurteilt werden müssen. Sie, die unausgesetzt bestrebt sind, die ihnen durch Gesetze oder Verordnungen auferlegten Verpflichtungen mit peinlicher Genauigkeit zu erfüllen, müssen die Begleitumstände dieser Kollision bedauern. Da nun die durchaus berechtigten Beanstandungen des Seeamtes auch Vorwürfe über die Beschaffenheit der Positionslaternen des »H. C. Kiehn« enthalten, haben wir uns mit der Bitte um Aufklärung an die See-Berufsgenossenschaft gewandt, wachst sie doch in dankenswerter Weise auch über die Durchführung der an sich staatlichen Bestimmungen\*) über die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen. Der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft hat uns darauf bereitwilligst die folgende Auskunft gegeben:

»Der Seeschlepper »H. C. Kiehn« ist zuletzt am 4. November 1902 durch den technischen Aufsichtsbeamten E. Max Dreyer in bezug auf Takelung, Einrichtung, Ausrüstung, Inventar und Unfallver-

\*) Bekanntmachung des Reichskanzlers betr. Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen vom 8. Dezember 1900.

hütungsvorkehrungen nach Form. B. einer eingehenden Überholung unterzogen worden. Diese hat zu Ausstellungen keinen Anlaß gegeben. Insbesondere war auch ein Prüfungsattest über die damals vorhandenen Positionslaternen an Bord. »H. C. Kiehn« gehört zu den Schiffen, die in jedem dritten Jahre auf Grund eines Vorstandsbeschlusses der See-Berufsgenossenschaft einer Überholung unterzogen werden, sodaß der Schlepper bereits für eine erneute Besichtigung dem technischen Aufsichtsbeamten (Kapt. Jansen) aufgegeben worden war. Wenn nun die Lampen, wie das Seeamt festgestellt hat, nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprachen, und wenn über sie kein Prüfungsattest an Bord vorhanden war, dann läßt sich dieses nur dadurch erklären, daß die Laternen, die bei der Besichtigung im November 1902 mit Prüfungsattesten versehen an Bord gewesen sind, in der Zwischenzeit durch andere ersetzt wurden.« — Soweit die See-Berufsgenossenschaft.

Der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft hat, wie uns ausdrücklich versichert worden ist, sofort die erforderlichen Ermittlungen eingeleitet und wird unnachsichtlich gegen die sich ergebenden Schuldigen vorgehen. Und zwar umso mehr, als der Vorstand die in Betracht kommende Reederei erst im November v. J. wegen eines auf einem ihrer anderen Schiffe vorgekommenen Verstosses gegen die Unfallverhütungsvorschriften in eine Geldstrafe von M 100 nehmen mußte.

## Entscheidungen des Kaiserlichen Oberseeamtes.

### 1) Seeunfall des Dampfers „Helen Heidmann“. („Verschulden“ bei einem Geisteskranken; Lotse-Schifferpatent.)

Auf die Beschwerde des Lotsen v. A., vertreten durch seinen gerichtlich bestellten Pfleger, gegen den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 4. Juli 1904 über den Seeunfall des Dampfers »Helen Heidmann« von Hamburg, hat das Kaiserliche Oberseeamt in seiner zu Berlin am 28. Oktober 1904 abgehaltenen öffentlichen Sitzung nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß die Beschwerde zurückzuweisen und die baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens dem Beschwerdeführer zur Last zu legen.

An der Sitzung nahmen teil: 1) als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; 2) als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Kapitän Schramm, Schiffsbaumeister Ludwig, Kapitän Blanke, Navigationslehrer Fesenfeld, Kapitän Wiegand; 3) als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klaus; 4) als Reichskommissar: Vizeadmiral z. D. Freiherr von Bodenhausen.

Das Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt:

Die von dem gerichtlich bestellten Pfleger des inzwischen durch amtsgerichtlichen Beschluß vom 22. September 1904 wegen Geisteskrankheit entmündigten Lotsen v. A. eingereichte Beschwerderechtfertigung bemängelt unter Anerkennung der vom Seeamte getroffenen tatsächlichen Feststellung die darauf gegründete Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes gegen v. A. um deswillen, weil diese ein Verschulden des von ihr Betroffenen an dem Seeunfälle zur Voraussetzung habe, ein solches aber hier nicht vorliege, da von einem »Verschulden« bei einem Geisteskranken weder im strafrechtlichen noch im zivilrechtlichen Sinne die Rede sein könne. Weiterhin erhebt die Beschwerderechtfertigung das Bedenken, ob der Lotse als verantwortlicher Schifferführer gelten könne, der für seine Versehen mit seinem Schifferpatent hafte.

Beide Angriffe gehen fehl.

»Verschuldet« ist ein Seeunfall von einer bestimmten Person, wenn zwischen einer Handlung oder Unterlassung



dieser Person und dem Unfall ein ursächlicher Zusammenhang besteht; ob sie für ihr Verhalten zivilrechtlich oder strafrechtlich verantwortlich gemacht werden kann, ist für die Frage nach einem »Verschulden« im Sinne des Seeunfallgesetzes ohne Belang. Daß auch einem Geisteskranken, sofern er infolge seiner Geisteskrankheit, m. a. W., infolge des Mangels einer zur Ausübung des Schifffergewerbes erforderlichen Eigenschaft — der geistigen Gesundheit — den Seeunfall verschuldet hat, die Befugnis zur Ausübung des Schifffergewerbes entzogen werden kann, darüber hat das Oberseeamt in der bereits in dem Seeamtsspruch angeführten Entscheidung vom 13. Juni 1888, betreffend den Seeunfall des Schoners »Theresa« (Entsch. Bd. 8, S. 201) keinen Zweifel gelassen. Endlich besteht auch kein rechtliches Bedenken, daß einem Lotsen, der einen Seeunfall verschuldet hat, diesorhalb im seeamtlichen Verfahren das Schifferpatent entzogen werden kann, wie in der Entscheidung des Oberseeamts vom 21. März 1893, betreffend den Seeunfall des Schraubendampfers »Tula« (Entsch. Bd. 10, S. 489) des näheren ausgeführt ist.

Im vorliegenden Falle hatte der Lotse v. A. die Führung der »Helen Heidmann« von dem Kapitän, der sie ihm unbedenklich überlassen konnte (zu vergl. Entsch. B. 1, S. 123)

übernommen. Infolge fehlerhafter Navigierung des Lotsen ist die »Helen Heidmann« auf den Grund gelaufen. Die fehlerhafte Navigierung findet ihre Erklärung durch den krankhaften Geisteszustand, in dem sich v. A. bereits zu der für den Unfall in Betracht kommenden Zeit befand. Daß letzteres der Fall war, darüber hat der vor dem Seeamt als Sachverständiger vernommene Professor Dr. Buchholz ausweislich des seeamtlichen Protokolls zwar aus eigener Wahrnehmung nichts bekundet, vielmehr sich nur auf das Gutachten eines anderen Arztes bezogen. Dieses von dem Oberarzte des Staatskrankenhauses in Cuxhaven, Amtsphysikus Dr. Schmidt der vorgesetzten Behörde des v. A. erstattete Gutachten ist deshalb zu der Hauptverhandlung vor dem Oberseeamte beigezogen worden; es schafft die für die Entscheidung wesentliche Überzeugung, daß der Lotse v. A. zu der Zeit, als er den Seeunfall verschuldete, geisteskrank war.

Hiernach war die Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schifffergewerbes gesetzlich zulässig und unter den obwaltenden Umständen geboten.

Da der Beschwerde der Erfolg versagt blieb, fallen die baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens dem Beschwerdeführer zur Last.

## 2) Zusammenstoß D. »Wilhelmine« mit der Bark »Fortuna«. (Pflichtverletzung des wachhabenden Offiziers.)

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 14. Juli 1903 über den Zusammenstoß des Dampfers »Wilhelmine« von Brunsbüttelkoog und der Bark »Fortuna« von Hamburg hat das Kaiserliche Oberseeamt in seiner zu Berlin am 20. Dezember 1904 abgehaltenen öffentlichen Sitzung, nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß der Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 14. Juli 1903 dahin abzuändern, daß dem *Steuermann E. die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen und die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen.*

An der Verhandlung nahmen teil: 1) als Vorsitzender: Geh. Ober-Reg.-Rat Werner; 2) als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Kapitän Bolte, Wasserschout Hendorff, Navigationslehrer Fesenfeld, Navigationsschul-Direktor Dr. Schulze, Kapt. Wiegand; 3) als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klausen; 4) als Reichskommissar: Vize-Admiral z. D. Freiherr von Bodenhausen.

Das erwähnte Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt: \*)

Das Seeamt hat zutreffend festgestellt, daß der Unfall von dem Steuermann E. verschuldet worden ist. Wie in der Begründung des Seeamtsspruchs hervorgehoben ist, hätte E. unter den obwaltenden Umständen es nicht unternehmen dürfen, vor dem Bug des Seglers vorbeizufahren. Wenn er glaubte, durch ein Ausweichen nach Steuerbord nicht mehr hinter der »Fortuna« vorbeizukommen, so mußte er jedenfalls die Maschine sofort rückwärts gehen lassen, wodurch der Zusammenstoß vermieden oder zum mindesten in seiner Wirkung wesentlich abgeschwächt worden wäre. Das Verschulden E.'s ist so schwer, daß es an sich die Entziehung des Steuermannspatents rechtfertigt. Der Umstand, daß er im Momente der Gefahr die Brücke verlassen hat, um den

Kapitän zu rufen, ist zwar ohne Wirkung auf den Unfall gewesen; er kommt aber doch für die Beurteilung des E. insofern in Betracht, als er erkennen läßt, daß E. sich der Pflichten eines Steuermanns, dem die Führung eines Schiffes anvertraut werden muß, durchaus noch nicht bewußt ist.

Die von dem Seeamte zur Rechtfertigung seines dem E. günstigen Spruches angeführten Milderungsgründe haben die Billigung des Oberseeamts nicht finden können. Es ist zuzugeben, daß infolge der Erkrankung des I. Offiziers erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit E.'s gestellt worden sind, wenngleich die wesentliche Mehrbelastung dem Kapitän zufiel, der, wie früher der I. Offizier, nunmehr an dessen Stelle abwechselnd mit E. Wache ging. Aber diese Mehrleistungen gingen doch nicht so über die Maßen, daß sie nicht von einem jungen kräftigen Schiffsoffizier hätten gefordert werden dürfen. In keinem Falle kann anerkannt werden, daß die körperlichen und geistigen Anstrengungen, welche E. während einer Reihe von Tagen durch die Verhältnisse an Bord auferlegt wurden, genügt haben, ihn zur gewissenhaften Erfüllung seiner Pflichten als wachhabender Offizier unfähig zu machen. Das Oberseeamt ist vielmehr der Ansicht, daß E. im vollen Umfange für den von ihm verschuldeten Seeunfall verantwortlich zu machen ist, und hat ihm deshalb in seinem eigenen Interesse wie auch im Interesse der Schifffahrt die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes entzogen, damit er zunächst noch als Schiffsmann sich besser für seinen Beruf ausbilde. Nach dem sehr guten Eindrucke, den er auf das Oberseeamt gemacht hat, zweifelt es nicht, daß ihm dies bald gelingen und er sich dadurch die Möglichkeit schaffen wird, die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes wieder eingeräumt zu erhalten.

Die baren Auslagen des Verfahrens bleiben außer Ansatz, weil die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt ist.

## 3) Seeunfall D. »Mathilde«. (Bootsmann als Wachhabender.)

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Königlichen Seeamts zu Flensburg vom 24. Juni 1904 über den Seeunfall des Dampfers »Mathilde« von Apenrade hat das Kaiserl. Oberseeamt in seiner zu Berlin am

20. Dezember 1904 abgehaltenen Sitzung, nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß dem *Schiffer W. die Befugnis zur Ausübung des Schifffergewerbes zu entziehen und die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen.*

An dieser Verhandlung nahmen dieselben Herren teil,

\* Näheres über den Sachverhalt siehe auch S. 9.

die über den Kollisionsfall »Wilhelmine«—»Fortuna« entschieden haben.

Das Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt\*):

Dem Schiffer W. trifft, wie das Seeamt unaufsehbar festgestellt hat, der Vorwurf, daß er dem Bootsmann de V. die selbstständige Führung des Schiffes überlassen hat. Er hat dadurch den Seeunfall verschuldet. Wenn das Seeamt geglaubt hat, ihm wegen dieses Verschuldens nicht die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entziehen zu sollen, so vermag sich das Oberseeamt dieser milden Beurteilung des Falles nicht anzuschließen. Für die Entscheidung des Oberseeamts sind vielmehr die Erwägungen maßgebend gewesen.

\*) Näheres über den Sachverhalt siehe auch S. 9.

die in seiner Entscheidung vom 12. März 1889, betreffend den Seeunfall der Bark »Anna Sieben« von Apenrade (Entsch. Bd. 8 S. 596 f.) zum Ausdruck gekommen sind. Auch in dem gegenwärtigen Falle stehen dem Schiffer keinerlei Milderungsgründe zur Seite, die seine grobe Fahrlässigkeit irgendwie zu entschuldigen geeignet wären. An seine Leistungsfähigkeit waren keine besonderen Anforderungen gestellt; lediglich aus Bequemlichkeit hat er seine Wache durch einen ungeprüften Seemann gehen lassen. Unter diesen Umständen rechtfertigt sich durchaus der Antrag des Reichskommissars auf Entziehung des Schifferpatents.

Die baren Auslagen des Verfahrens blieben außer Ansatz, weil die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt ist.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Viertes Rundschreiben.

Oldenburg i. Gr., 5. Januar 1905.

**Vereinstag.** Der diesjährige Vereinstag wird, wie ich bereits im vorigen Rundschreiben mitteilte, am 13., 14. und 15. Februar in Berlin stattfinden. Am ersten Verhandlungstage soll nur über die Änderung des Statuts und über sonstige geschäftliche Angelegenheiten beraten werden, während an den beiden folgenden Tagen in Gegenwart der Vertreter der Behörden die übrigen Gegenstände erledigt werden sollen. Auf den 15. und 16. Februar hat der deutsche Handelstag seine Vollversammlung anberaumt, trotzdem ihm die für den Nautischen Vereinstag in Aussicht genommenen Tage bekannt waren. Nach Rücksprache mit verschiedenen Mitgliedern unseres Vereins habe ich mich entschlossen, den Vereinstag nicht zu verlegen, zumal ich event. annehmen darf, daß die dem Deutschen Nautischen Verein angehörenden Handelskammern zum Handelstag andere Vertreter entsenden werden als zum Nautischen Vereinstag. Auch ist es nicht ganz leicht, jetzt noch an anderen Tagen des Monats Februar ein geeignetes Lokal in Berlin zu bekommen.

Für den Vereinstag liegen bis jetzt folgende Gegenstände vor:

Aufnahme neuer Mitglieder:

Änderung des Statuts;  
Entwurf eines Transportversicherungsgesetzes;  
Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute (Schifferprüfung für große Fahrt);  
Abgabefreiheit auf natürlichen Wasserstraßen;  
Ermäßigung der Konsulatsgebühren;  
Internationale Schiffsvermessung;  
Tag- und Nachtsignale für Schiffe vor einem Treibanker;  
Vertiefung der Ems von Börsum bis zur Leeror Schleuse;  
Vortrag und Diskussion über internationales Prisenrecht und Kriegskontribunde (Referent Herr Professor Dr. Niemeyer-Kiel);  
Vorschläge zur Änderung der Klassifikations-Vorschriften (Referent Herr Professor Schütte-Danzig);  
Befeuerung der Marokkanischen Küste.

Etwaige weitere Anträge für den Vereinstag bitte ich mir baldmöglichst, spätestens aber bis zum 16. d. Mts. mitteilen zu wollen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
**Schultze.**

## Germanischer Lloyd.

Der Germanische Lloyd hat soeben sein Schiffsregister für das Jahr 1905 verteilt. Dasselbe enthält außer dem eigentlichen Schiffsverzeichnis eine Liste sowohl der Agenten und Besichtigter der Gesellschaft, als der technischen Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft. Am Schluß des Registers befindet sich ein Verzeichnis der Schiffe mit Vorrichtungen, welche das gleichzeitige Schließen sämtlicher Schotttüren von Deck aus ermöglichen, und solcher mit Kühlanlagen zum Fleischtransport, sowie alphabetisch geordnete Listen der deutschen Reeder und Werften mit Angabe ihrer telegraphischen Adressen, sowie der angewandten Telegraphenschlüssel. In der Reedereiliste sind die den Reedern gehörigen Schiffe — ebenfalls alphabetisch angeordnet — nebst ihrem Netto-Tonnengehalt angeführt. Ferner ist noch je ein Verzeichnis der Reeder, nach den Heimatshäfen geordnet, und der in Deutschland befindlichen Trockendocks, Schwimm docks, Patentslips und Helgen beigelegt.

Gleichzeitig mit dem Register wird das vom Germanischen Lloyd angefertigte Verzeichnis der im Jahre 1904 auf deutschen Schiffswerften, sowie für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe und Fahrzeuge versandt.

Der Germanische Lloyd bedient sich zur Wahrnehmung seiner Geschäfte an den verschiedenen Hafenplätzen der Erde der Vermittelung von 105 Agenten und 161 Besichtigern, welche teils Schiffbauer, Maschinen-Inspektoren oder Schiffskapitäne sind. Von diesen sind 52 im Deutschen Reiche und 214 im Auslande tätig.

Das eigentliche Schiffsregister enthält an Schiffen: deutsche 3183, schwedische 167, russische 220, niederländische 308, norwegische 72, dänische 87, britische 35, französische 11, spanische 5, italienische 11, verschiedener Nationalität 119. Summa 4218 Schiffe.

Was speziell die deutschen Schiffe betrifft, so sind dieselben:

	Anzahl	Brutto-Tonnen	Netto-Tonnen
Dampfer .....	1683	2 923 758	1 798 451
Segelschiffe .....	1500	—	573 760
	3183	2 923 758	2 372 211

Nach der vom Germanischen Lloyd veröffentlichten Schiffbauliste befanden sich im Jahre 1904 im Bau:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeb.
auf deutschen Werften .....	788	575 358
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung .....	29	51 795
Zusammen ....	817	627 153

Davon wurden im Jahre 1904 fertiggestellt:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeb.
auf deutschen Werften .....	534	260 711
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung .....	24	17 611
Zusammen ....	558	278 322

sodaß im Dezember 1904 noch im Bau verblieben:



	Schiffe	Br.-T. Raumgeh.
auf deutschen Werften .....	254	314 647
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung .....	5	34 184
Zusammen ....	259	348 831

Ferner sind für deutsche Rechnung im Auslande angekauft worden: 24 Schiffe von 27 543 t N. Raumgehalt und es sind durch Verkauf, Verlust auf See oder durch Kondemnierung aus deutschem Besitze geschieden: 210 Schiffe von 152 200 t N. Raumgehalt.

## Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten.

### a) Hamburg.

(Schluß)

**Suez-Kanal.** Dieser Wunsch (nach einer Einheitlichkeit in der Schiffsvermessung) ist namentlich nahe gelegt worden durch einen neuen Vorschlag der Suezkanal-Gesellschaft über die Behandlung der teilweise abgeschlossenen Aufbauten auf Deck. Während bisher diese Aufbauten nur dann und so weit zur Abgabe herangezogen wurden, als dieselben mit Ladung belegt waren, wurde 1902 gegen den Widerspruch der englischen Schiffsverkehrsvertretungen, dem auch wir uns anschlossen, bestimmt, daß diese Räume dauernd abgabepflichtig sein sollten, wenn sie auch nur während einer Fahrt durch den Kanal Ladung enthielten; und als über diese Bestimmungen Meinungsverschiedenheiten hervortraten, wurde in einer in diesem Jahre zwischen der Kanal-Gesellschaft und dem britischen Handelsamt getroffenen Vereinbarung dieser Grundsatz nicht nur aufrecht erhalten, sondern weitergehend bestimmt, daß auch unter Einhaltung dieser Bedingung offene Deckaufbauten nicht mehr ganz, sondern nur teilweise von dem abgabepflichtigen Raumgehalt ausgeschlossen sein sollten. Wir halten es für wünschenswert, daß die vor 30 Jahren erlassenen Donau-Regeln, die für die Berechnung der Kanalabgabe die Grundlage bilden sollten, durch eine internationale Kommission einer Revision unterzogen werden, um so mehr als über die jetzigen Bestimmungen, wie auch über die 1902 getroffenen, Deutschland, dessen Flagge im Verkehr durch den Kanal die zweite Stelle einnimmt, erst nachträglich befragt worden ist, nachdem England und Frankreich bereits ihre Zustimmung gegeben hatten.

**Konsulatsgebühren.** Wiederholt, zuletzt im Jahre 1900, haben wir lebhaft Klagen erhoben über die Höhe der von den deutschen Schiffen an die Kaiserlichen Konsulate zu zahlenden Meldegebühren, die für einzelne hiesige Reedereien über 50 000 Mk. ausmachen und für die Hamburg-Amerika Linie einen noch erheblich höheren Betrag erreichen. Ähnliche Klagen sind von anderen Handels- und Schiffsverkehrsvertretungen und in den Geschäftsberichten einzelner Reedereien erhoben worden. Es ist dabei darauf hingewiesen worden, daß die mit den deutschen konkurrierenden fremden Reedereien ihren Konsulaten im Vergleich hiermit ganz geringfügige Gebühren zu zahlen haben und daß die deutsche Reederei vor diesen außerdem durch die erheblichen Ausgaben für die Unfall- und Invaliditäts-Versicherung schwer belastet sei. Es sei unbillig durch die Reederei mittelst einer allgemeinen Gebühr, der eine entsprechende Gegenleistung nicht gegenüberstehe, Einnahmen für die Konsulate aufbringen zu lassen, deren Tätigkeit nicht allein, vielfach nicht einmal überwiegend, der Reederei zugute komme. Müßten bei wesentlicher Verringerung der Meldegebühr die Einnahmen der Konsulate verstärkt werden, so möge man die Gebühren für die einzelnen Amtshandlungen erhöhen. Übrigens legen die Wahlkonsule mehr Wert auf die Ehre des Amtes als auf hohe Einnahmen, und es werde auch bei Verringerung der Einnahmen nicht schwer werden, in den Küstenstädten geeignete Wahlkonsule zu finden, ebenso wie in den Binnenstädten sich stets geeignete Bewerber melden. Alle Eingaben haben aber bisher einen Erfolg nicht gehabt. Bei der jetzigen

gedrückten Lage der Reederei macht sich diese Last doppelt fühlbar; wir haben daher, einer Anregung der Handelskammer zu Flensburg folgend, erneut um die Ermäßigung dieser Gebühren gebeten.

### b) Bremen.

**Die Kadettenschulschiffe des Norddeutschen Lloyd** »Herzogin Sophie Charlotte« und »Herzogin Cecilie« haben ihre Reiseziele, Honolulu und Iquique, nach besonders schnellen Fahrten erreicht; sie sind im Laufe der Monate April bis Juni zurückzuerwarten. Von dem ältesten im Jahre 1900 eingestellten Jahrgange haben 26 Zöglinge nach vollendeter Ausbildung an Bord des Schulschiffes und der Dampfer des Norddeutschen Lloyd die Seefahrtsschulen in Bremen und Geestmünde besucht und nach einer viermonatigen Schlußausbildung die Prüfung zum Seesteuermann mit gutem, zum Teil mit hervorragendem Erfolge bestanden. Die Mehrzahl dieser Prüflinge hat inzwischen als vierte Offiziere Anstellung beim Norddeutschen Lloyd gefunden, während die übrigen zurzeit ihrer Dienstpflicht in der Kaiserlichen Marine genügen. Die Zöglinge des Jahrganges 1901 sind zur Beendigung ihrer seemannischen Ausbildung als Obermatrosen an Bord der Schulschiffe und Dampfer des Norddeutschen Lloyd verteilt.

**Die Seefahrtsschule** erfreute sich auch im vergangenen Jahre eines steigenden Besuchs. Zur Unterweisung der Kadetten des Norddeutschen Lloyd mußte ein Sonderkursus von viermonatiger Dauer eingerichtet werden, da der laufende Kursus so stark besucht war, daß die Einfügung von 22 neuen Schülern sich verbot. Am 1. Juli sind die neuen reichsgesetzlichen Prüfungsvorschriften für Seeschiffer und Seesteuerleute in Kraft getreten. Abgesehen von einschneidenden Änderungen des Prüfungsverfahrens ist der neueren Methode der Standlinien und der Behandlung des Kompasses Rechnung getragen und als ein neues Prüfungsfach die Physik eingefügt, zu deren Behandlung die Seefahrtsschule eine neue Ausstattung an physikalischen Instrumenten erhalten wird. Der in Bremen im Jahre 1898 eingeführte Sonderunterricht in Schiffbautechnik ist außer von Elsfleth jetzt auch von Hamburg aufgenommen worden.

**Krankenfürsorge für Seeleute.** Unsere Hoffnung, daß bei der Verlängerung der Krankenfürsorge für Seeleute auf 26 Wochen, soweit sie nicht bisher schon für sechs Monate vorgeschrieben war, auf die kleinere Reederei Rücksicht genommen werde, ist nicht erfüllt worden. Es bleibt nunmehr abzuwarten, ob und in welchem Umfange sich aus der Verschärfung der Fürsorgepflicht des Einzelreeders Lasten für die kleineren Reedereien ergeben werden, denen sie auf die Dauer nicht gewachsen sind. Durch das Reichsgesetz vom 12. Mai ist neben der Abänderung der Seemannsordnung wegen der Fürsorge für erkrankte oder verletzte Schiffsleute auch eine entsprechende Abänderung des Handelsgesetzbuches wegen der Fürsorgepflicht des Reeders für den Schiffer erfolgt.

(Fortsetzung folgt.)

## Schiffbau.

### Bauanträge.

Die Oldenburgische Eisenbahndirektion hat der Schiffswerft und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmiliusky) A.-G. in Hamburg den Neubau eines **Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfschiffes** für den Passagier- und Frachtverkehr zwischen der Eisenbahnstation Harle und den Nordseebädern Spiekeroog und Wangeroog übertragen. Der Dampfer wird nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für kleine Küstenschiffahrt aus Stahl erbaut. Er soll messen: 33,50 m  $\times$  6,20 m  $\times$  2,15 m.

### Stapellänfe.

Am 4. Januar lief auf der Elderwerft der für die Firma Gande & Compas in Itzehoe bestimmte Dampferneubau Nr. 61 **Itzehoe** glücklich vom Stapel. Er hat folgende Hauptdimensionen: 160' 6"  $\times$  27'  $\times$  12' 6" und wird ausgerüstet mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 320  $\times$  525  $\times$  800 mm Zylinderdurchmesser bei 660 mm Hub, die ihren Dampf aus einem Hauptkessel von 120 cm Heizfläche und 12 Atm. Überdruck erhält und damit dem Schiff eine Geschwindigkeit von 9 Knoten verleihen soll. Außer dem Hauptkessel erhält das Schiff einen Donkeykessel von 5' 11" Durchmesser und 13' 2" Höhe sowie 8 Atm. Überdruck. Das Schiff wird nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse  $\pm$  100 A/4 K (E) gebaut.

Am 5. Januar lief auf der Werft der Stettiner Oderwerke ein für das Hafenamt in Wismar bestimmter kleiner **Eisbrecher** vom Stapel. Das Schiff soll außerdem dazu dienen die Seezeichen in der Wismarschen Bucht zu verlegen, sowie sie einzuziehen, und soll im Sommer im Baggereibetrieb Verwendung finden. Der auf den Namen **»Waldfisch«** getaufte Eisbrecher mißt: 20  $\times$  4,9  $\times$  1,4 m. Er ist ausgerüstet mit einer 200 PS. Compoundmaschine mit Oberflächenkondensation. Die Ablieferung erfolgt noch Ende ds. Monats.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

In Berlin ist Anfang d. M. unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Ballin eine Konferenz der leitenden Direktoren der transatlantischen im kontinentalen Passagepool vereinigten Schiffahrtsgesellschaften abgehalten worden. Es hat sich hierbei um die Stipulierung der Passagesätze für die nordatlantische Aus- und Heimfahrt für das kommende Frühjahr gehandelt, wobei eine Verlängerung des Pools beschlossen worden ist.

Die Dampfschiffahrt-Gesellschaft »Argo«, die bereits eine Linie von Amsterdam nach dem La Plata unterhält, beabsichtigt, Expeditionen nach dem La Plata von Rotterdam einzurichten.

Die Reederei Schmidt & Hanson, Flensburg, ist am 1. Januar 1905 in zwei selbständige Reedereien geteilt worden. Die Frachtdampfer »Vesta«, »Ceres«, »Juno« und »Mars« gehen auf die Reederei Hanson, die Dampfer »Venus«, »Jupiter«, »Pallas«, »Neptun«, »Merkur«, »Orion« und der im Bau befindliche Dampfer »Diana« auf die Reederei Schmidt über.

Mit den beiden Dampfern »Lulu Bohlen« und »Hans Woermann« werden am 16. Januar 40 Offiziere, 1045 Mannschaften und 328 Pferde von Hamburg nach Swakopmund hinausgesandt worden. Am 30. Januar verläßt der von der Woermann-Linie gecharterte Hamburger Dampfer »Belgrano«

mit einer Scheinwerferabteilung und Verstärkung des Sanitätspersonals, aus zusammen 32 Offizieren und Beamten sowie 55 Mannschaften, Hamburg, um nach Swakopmund zu gehen. Ein weiterer Truppentransport wird, soweit bekannt geworden ist, voraussichtlich Mitte Februar von Hamburg nach Deutsch-Südwest-Afrika abgehen.

Vom 5. Januar ab hat das Nebelsignal des Feuerschiffs Elbe I folgende Charakteristik erfahren: Nach einem neun Sekunden langen Ton mit der Sirene folgt eine Pause von zwölf Sekunden und darauf ein neun Sekunden langer Ton mit dem Dampfhorn. Dieses Signal wird nach einer Pause von achtzig Sekunden (statt bisher in zwei Minuten) in derselben Reihenfolge wiederholt. Kann das vorstehende Signal aus irgend einem Grunde oder bei plötzlich eintretendem Nebel nicht sofort abgegeben werden, so treten an dessen Stelle zweimal kurz hintereinander je vier langtönende Glockenschläge, welche in Pausen von einer Minute (statt bisher in zwei Minuten) wiederholt werden.

Anfang Januar verschied im 54. Lebensjahre an einem Heraschlage Herr Johannes Matthias Wichhorst, Seniorchef der Schiffswerft, Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Patentslip, J. H. N. Wichhorst auf dem kleinen Grasbrook in Hamburg.

### Ausland.

Ungewöhnlich starken Besuch aus Amerika hat Europa im nächsten Sommer zu erwarten. Fast alle Kajüten erster Klasse auf den Dampfern der verschiedenen transatlantischen Linien sind bereits für die Reise nach Europa im Juni und Juli und für die Rückreise im August und September belegt. Die Schiffsagenten erklären, daß niemals in ihrer Praxis so viel Plätze so lange vorher bestellt wurden.

Der Schiffsverkehr in England betrug nach offiziellen Angaben:

	Einklariert		Ausklariert	
	beladene Schiffe		beladene Schiffe	
	Britische tons	Ausländische tons	Britische tons	Ausländische tons
1904 .....	27 807 093	12 134 804	31 893 297	16 573 067
1903 .....	27 418 501	12 454 516	31 316 424	16 083 542
1902 .....	25 800 665	12 103 643	29 534 708	15 267 380

Dem in Honolulu erscheinenden »Evening Bulletin« zufolge soll zu Beginn des Jahres 1905 ein Frachtschnelldampferdienst zwischen Honolulu, Puget Sound und San Francisco eingerichtet werden. Die Dampfer sollen regelmäßig alle drei Wochen vorkommen.

Die Einnahmen der Suez-Kanalgesellschaft beliefen sich auf 115,8 Mill. Fr. 1904, 103,6 Mill. Fr. 1903 und 103,6 Mill. Fr. 1902.

## Vermischtes.

**Ein Nautischer Verein in Bremen.** In einem von namhaften Vertretern der Handels- und Schiffahrt in Bremen versandten Rundschreiben wird zum Besuch der am 12. Januar abgehaltenen konstituierenden Generalversammlung eingeladen. In diesem Schreiben wird gesagt: »Während die Mehrzahl der deutschen Seehandelsplätze die Vertretung allgemeiner nautischer Interessen in einem nautischen Vereine findet, steht Bremen hierin noch zurück. Wohl haben in Bremen der Verein der Reeder des Unterweser-Gebietes, sowie die Handelskammer sich nicht nur den Aufgaben der Reedereien gewidmet, sondern allen auf die Schiffahrt bezüglichen Fragen ihre Aufmerksam-

keit zugewendet. Aber zu einer Aussprache auf breitem Boden, zu einem Ausgleichen der Forderungen und Wünsche aller für die Schifffahrt interessierten Berufe haben diese nur in kleinstem Kreise geförderten Arbeiten keine Gelegenheit bieten können. Daß aber eine solche alle Kreise umfassende Vereinigung wert ist, ins Leben gerufen zu werden, erweisen die angeregten Verhandlungen in nautischen Vereinen anderer See- und Handelsplätze. Juristen und Kaufleute, Versicherungsinteressenten und Industrielle, praktische Seeleute und Theoretiker und andere werden an dieser Stätte Gelegenheit finden, ihr Wissen, ihre Erfahrungen und ihre Wünsche auszutauschen, zur Förderung von Bremens Handel und Schifffahrt. Es muß Wert darauf gelegt werden, daß dieser Verein alle interessierten Kreise Bremens umfaßt und durch eine große Zahl der Mitglieder auch seinen Beschlüssen Nachdruck zu geben vermag. Die Aufgaben des Nautischen Vereins werden im wesentlichen in der Verfolgung aller gesetzgebenden Aufgaben auf nautischem Gebiete, aller Erfindungen und Verbesserungen nautischer Einrichtungen, in der Berücksichtigung der Interessen sowohl der Reeder als auch aller ihrer Angestellten bestehen; die Besprechung der Entscheidungen der Seeräthe und der ordentlichen Gerichte, Referate über literarische Arbeiten und andere Veröffentlichungen werden nautische Kenntnisse verbreiten und anregend wirken. Durch einen bremischen Nautischen Verein wird Bremen auch in dem Zentralorgan aller nautischen Interessen Deutschlands, im Deutschen Nautischen Verein neben seiner bisherigen Vertretung durch die Handelskammer und den Verein der Reeder auf eine weitere Vertretung Anspruch haben und seinen notwendigen Einfluß an dieser Stelle verstärken. — (Wir freuen uns, daß die Dinge nun soweit gediehen sind, war doch das Fehlen einer bremischen Vertretung aus den verschiedenen an der Seeschifffahrt beteiligten Erwerbsgruppen ein fühlbarer Mangel. Dem neuen Vereine wünschen wir aufrichtig Erfolg in allen seinen Bestrebungen und wir hoffen, in gleicher Weise, wie es für die Hamburger Vereine geschieht, auch über die Tätigkeit des Nautischen Vereins zu Bremen regelmäßig Bericht erstatten zu können. D. R.)

**Bestimmungen für die Ein-, Durch- und Ausfuhr von Waffen und Munition in Hongkong.** Der deutsche Konsul in Hongkong hat kürzlich aus Anlaß eines Einzelfalles die in der britischen Kolonie geltenden Bestimmungen mit dem oben gekennzeichneten Charakter den deutschen Handels- und Schifffahrtskreisen in Erinnerung gebracht. Sie lauten: »Jeder Kapitän, der unter seiner Ladung Waffen oder Munition an Bord hat, muß beim Eintreffen in Hongkong dem Hafenmeister ein Manifest über diese Waffen und Munition einreichen. Munition ist außerhalb des eigentlichen Hafens bei den staatlichen Pulvermagazinen zu löschen und kann bei der Abfahrt dort wieder abgeholt werden. Sind Waffen oder Munition für Hongkong bestimmt und werden sie dort gelandet und eingelagert, so muß der Importeur (nicht auch der Kapitän) mit einer Waffenlizenz der Regierung versehen sein. Gelangen Waffen oder Munition zur Ausfuhr, sei es, daß das betreffende Schiff dieselben an Bord behalten (oder Munition in amtliche Verwahrung gegeben) hat und in transitu gleich weiter befördert, sei es, daß ein Waffenimporteur in Hongkong die dort gelandeten Waffen oder Munition nach auswärts bringen will, so ist eine Ausfuhrerlaubnis (Export permit) erforderlich und vom Colonial Secretary (nicht Harbour Master) in Hongkong zu erbitten.«

**Die Cuxhavener Hafenanlagen und die Hamburg-Amerika Linie.** Der bürgerchaftliche Ausschuß, der am 20. April 1904 auf Antrag von Benöhr und Genossen niedergesetzt wurde, um die Frage zu prüfen, ob die Bemängelung des neuen Cuxhavener Hafens im Jahresbericht der Hamburg-

Amerika Linie für 1903 den Tatsachen entspreche, hat Bericht erstattet. Nach eingehenden Untersuchungen und Verhandlungen gelangte der Ausschuß zu der Ansicht, daß keinerlei Anlaß zu der in dem Jahresbericht der Hamburg-Amerika Linie enthaltenen Kritik der Cuxhavener Hafenanlagen gegeben sei, da die Projekte für die Herstellung der Gesamtanlagen vorgängig mit den Vertretern der Gesellschaft eingehend erörtert seien, die Zustimmung der Gesellschaft gefunden hätten und dementsprechend ausgeführt worden seien.

In einem an den Vorsitzenden des Ausschusses gerichteten Schreiben spricht die Hamburg-Amerika Linie ihr lebhaftes Bedauern aus, daß der Ausschuß es für richtig gehalten hat, seine Prüfung auf die Entgegennahme der von den Vertretern der hamburgischen Staatsverwaltung abgegebenen Erklärungen zu beschränken, ohne uns Gelegenheit zu geben, unseren entgegengesetzten Standpunkt darzulegen und zu begründen. Nachdem der Ausschuß seine Arbeiten bereits abgeschlossen und das Ergebnis derselben der Öffentlichkeit übergeben hat, bleibt uns nur übrig, gegen die, unserer Auffassung nach, einseitige Darstellung des Sachverhalts in dem von dem Ausschuß erstatteten Bericht hierdurch zu protestieren und im übrigen den Verlauf des wegen der Angelegenheit vor dem hiesigen Landgericht schwebenden Prozesses abzuwarten.

**Vorstellung der Seewarte-Medaille mit Diplom.** In Anerkennung ihrer langjährigen treuen Mitarbeit auf See an den Aufgaben der Deutschen Seewarte haben die nachstehenden Herren die Seewarte-Medaille mit Diplom erhalten. Die silberne Medaille die Herren Kapitän G. Warneke, Bremerhaven; K-Kapitän a. D. Seweloh, Hamburg; Kapitän C. H. Meyer, Hamburg. Die bronzene Medaille die Herren Kapitän A. Barrelet, Hamburg; Kapitän J. Bruhn, Hamburg; Kapitän E. O. Büschen, Hamburg; Kapitän H. Fottjuch, Bremen; Kapitän H. Frerichs, Bremen; Kapitän H. Krause, Hamburg; Kapitän A. Molzen, Hamburg; Kapitän B. Sauermilch, Bremen; Kapitän D. W. Stege, Brake; Kapitän J. Traulsen, Hamburg.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. November 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1904	1904	1903	1903
Totalverluste . . .	21	67	28	74
Beschädigungen . .	559	245	458	240

Nach Flaggen geordnet gingen im November 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	14	holländische	—	1
brasilianische	1	1	italienische	—	4
britische	6	17	japanische	3	7
chilenische	—	—	norwegische	1	5
dänische	—	—	russische	—	4
deutsche	3	—	schwedische	3	9
französische	1	3	spanische	—	1
griechische	1	—	türkische	1	1

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 9. Januar. Zur Tagesordnung III. und IV. Rundschreiben: nahm der Verein folgenden Standpunkt ein: 1) Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute, Aufrechterhaltung des alten Standpunktes und Stellungnahme gegen den Antrag der Handelskammer zu Kiel, wonach, um den Mangel an Steuerleuten zu heben, eine Herabsetzung in den Anforderungen an Führer von Schiffen in der Küsternavigation befürwortet wird; 2) über Internationale Schiffermessung, zu der, auf Wunsch des Vorsitzenden vom Deutschen



Nautischen Verein. Herr Schroedter auf dem Vereinstage referieren wird, bleibt der alte Beschluß bestehen, wonach Unzufriedenheit mit dem deutschen Meßsystem nicht vorhanden, dagegen als erwünscht auszusprechen sei, daß die skandinavischen Länder, Italien, Belgien etc. den deutsch-englischen Meßbrief anerkennen; 3) über „Haftung der Reeder“, bezw. über den Antrag, diesen Gegenstand von der Tagesordnung des Vereinstages abzusetzen, wird in nächster Sitzung Beschluß gefaßt werden; 4) Tag- und Nachtsignale für Schiffe vor einem Treibanker werden nicht befürwortet, sondern es solle dem Kapitän überlassen bleiben, dasjenige Signal zu führen, das er jeweilig für das zweckentsprechendste halte; 5) Der *Ermäßigung der Konsulatsgebühren*, wie sie die Flensburger Handelskammer in einer Eingabe an den preußischen Minister für Handel und Gewerbe beantragt hat, stimmt der Verein rückhaltslos zu; 6) Zur *Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal* nahm der Verein, nachdem eine lebhaft ausgeführte Aussprache stattgefunden hatte, folgenden Antrag—Storror einstimmig an:

„Der Nautische Verein verurteilt aufs Schärfste den neuen Modus der Suezkanal-Compagnie mit Bezug auf die Behandlung der in den Shelterdecks und den Deckaufbauten der Schiffe befindlichen Räume, er erklärt die Einsetzung einer internationalen Konferenz zur Revision der Vorschriften der Suezkanal-Compagnie für in hohem Maße erwünscht, um zu erwirken, daß möglichst bald eine angemessene Herabsetzung der Suezkanal-Gebühren stattfindet, jedenfalls aber die erwähnten Schiffsräume nur dann, wenn Ladung darin gefahren wird, zur Gebührenzahlung herangezogen werden.“

Der als Gast anwesende Schiffsvermesser Herr Breher schloß sich der Verurteilung über das Vorgehen der Suezkanal-Compagnie vollkommen an und wies darauf hin, daß der deutschen Regierung die neue Auslegung der Kanalbestimmungen nicht, wie es bei der englischen und französischen der Fall gewesen war, zur Stellungnahme vorgelegen habe. 7) Zum *Entwurf eines Transportversicherungsgesetzes* empfiehlt der Verein, eine Beschlußfassung auf dem nächsten Vereinstage auszusetzen, da die schwierige und den Mitgliedern des Nautischen Vereins fernliegende Materie bisher ungenügend geklärt sei. 8) Um zu den beantragten *Vorschlägen über Änderung der Klassifikations-Vorschriften* Stellung nehmen zu können, soll Herr Geh. Rat Schultze um Material ersucht werden. 9) Der beantragten Vertiefung der Ems von Börsum bis zur Leerer Schleuse, ebenso dem Antrage auf bessere Befahrung der Marokkanischen Küste wird zugestimmt. — Nächste Sitzung am 16. Januar.

#### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 11. Januar. Als Mitglied wird Herr Robert Mieth, 1. Offizier S. »Pampa« aufgenommen. In einer Kommission, die zum 25. Januar einen Wahlausatz für den Vorstand aufstellen soll, wurden die Herren Kapit. Brösen, Diedrichsen, Molsen, Patzelt und Peters gewählt. Zur Frage der *Unterwassersignale*, einem Gegenstande der Tagesordnung des Verbandstages, beschloß der Verein, gestützt auf die Ausführung eines Artikels auf S. 360 (1904) der »Hansa«, daß seine Delegierten jedem Vorschlage, der geeignet sei, die Bestrebungen für eine weitere Einführung der Unterwassersignale zu fördern, zustimmen, insbesondere aber anregen sollen, daß die deutsche Regierung auf einem Feuerschiffe Versuche vornehmen möge. Hierauf kamen interne Verbandsangelegenheiten zur Sprache. — Nächste Sitzung am 18. Januar. Tagesordnung: *Nahfahrt; Ventilation in Schiffsräumen.*

#### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 5. Januar abgehaltenen satzungsmäßigen, außerordentlichen Mitgliederversammlung wurden 15 Herren als neue Mitglieder in den

Verein aufgenommen. Das Reichspostamt in Berlin drückt in einem Schreiben sein Bedauern über vorgekommene Unzulänglichkeiten in der Postbestellung im Hamburger Hafen aus, hält im übrigen aber die Postverhältnisse daselbst nicht für verbesserungsbedürftig. — Auf der Tagesordnung stand im Vorwege zu der Abrechnung, welche das Thema der für den 12. Januar einberufenen Generalversammlung bilden wird, ein *Rückblick auf den Verein* und seine einzelnen Betriebe. Hierzu wurde ausgeführt: Der Verein steht in seinem dreizehnten Lebensjahre, nachdem er im Jahre 1892 als Verein Hamburger Seesteuerleute gegründet worden ist. Aus diesem Vereine wurde, nachdem man sich mit dem Verein der Seesteuerleute zu Altona verbunden hatte, der Verein *Deutscher Seesteuerleute* zu Hamburg-Altona. Den im Laufe der Jahre eintretenden Veränderungen paßte der Verein sich später an, indem er sich als »Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine« mit dem Sitz in Hamburg eintragen ließ. Der Verein gewann stetig an Umfang und Festigkeit und zählte am 1. Januar dieses Jahres 1448 Mitglieder. Der Verein verstand es, sich einen geregelten und festen Betrieb einzurichten. Er wirtschaftete klug mit seinen Mitteln, sodaß er seine Einrichtungen weiter ausbauen konnte. — Der Vorsitzende machte bekannt, daß am nächsten Sonnabend eine gesellige Zusammenkunft bei Horohardt stattfindet.

#### Büchersaal.

**Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches.** Mit Erläuterungen und Ergänzungen herausgegeben von **B. Brodmann** (Oberlandesgerichtsrat in Hamburg). Zweite vermehrte Auflage. Verlag von **O. Häring**. Berlin 1905.

Wenn hier der ersten Auflage die Eigenschaft eines Ratgebers und Nachschlagebuchs für jedes Reederei- und Assekuranzbureau beigelegt wurde, dann dürfen wir heute, wo wir den Wert dieses Werkes unzählige Male geprüft haben, noch einen Schritt weiter gehen: *Brodmann's Seegesetzgebung sollte auf keinem deutschen Schiffe fehlen.* Alles, Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen, Erlasse oder wie man diese amtlichen Kundgebungen nennen will, haben in dem Werke nicht nur Aufnahme gefunden, sie sind auch mit Kommentaren versehen, die wegen ihrer prägnanten Kürze geradezu für den Gebrauch des Praktikers zugeschnitten scheinen. Ein alphabetisch geordnetes und ein chronologisches Register erleichtern das Zurechtfinden in dem umfangreichen (1120 Seiten) Werke. Die Frage, sie liegt nahe und ist auch schon an uns gestellt worden, weshalb der ersten, 1903 erschienenen Auflage nun schon die zweite folge, das Werk sei doch ziemlich teuer, läßt sich wohl, abgesehen von Gründen des Verlages, die wir nicht kennen, am Besten dahin beantworten, daß die erste Auflage heute nicht mehr ihren Zweck als Nachschlagebuch erfüllt. Seit ihrer Veröffentlichung sind nicht weniger als 14 neue Gesetze oder Verordnungen bekannt geworden und in Kraft getreten. Ihr Fehlen in der ersten Auflage beeinträchtigte deren Wert. Wenn dagegen etwas gegen den Erscheinungstermin der vorliegenden zweiten Auflage geltend gemacht werden könnte, dann wäre es das Bedauern, mit der Herausgabe nicht bis zum Erscheinen der gesundheitlichen, noch in Aussicht stehenden Verordnung des Bundesrats gewartet zu haben. Sie muß im Laufe dieses Jahres erscheinen, soll sie doch, wie wir gehört haben, spätestens am 1. Januar 1906 in Kraft treten. Ihre Bekanntgabe schließt aber — wir hoffen es wenigstens zuversichtlich — eine an Gesetzen und Verordnungen außerordentlich fruchtbare Epoche ab, und es beginnt dann die Zeit, innerhalb deren wir uns in die durch die Gesetzgebung geschaffenen neuen Zustände einleben sollen.

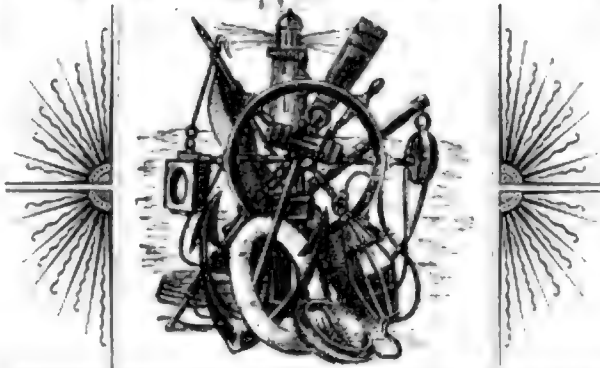
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Statutenbuch 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblöser.

## Zum Verbandstage.

**Haftung der Reeder.** Der Stettiner Verein schreibt: Auf Verbandsseite 620 »Beseitigung der Haftung des Reeders« Bezug nehmend, teilen wir Ihnen mit, daß unser Verein folgenden Beschluß gefaßt hat:

»Da der Antrag von dem Antragsteller zurückgezogen ist, auch sonst die Meinung über dieses Thema in unseren Kreisen uns genügend geklärt erscheint, so haben wir nichts dagegen einzuwenden, wenn dieser Gegenstand von der Tagesordnung des nächsten Verbandstages wieder abgesetzt wird. Sollte dagegen die Mehrzahl der Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins eine Besprechung dieses Gegenstandes auf ihrem Vereinstage für nötig erachten, so sind wir dafür, daß auch auf unserem Verbandstage unsere Meinung zur öffentlichen Kenntnis gelangt.«

— Unsere Delegierten auf dem diesjährigen Verbandstage sind folgende Herren: Kapitän Krüger, Navigationslehrer Fromm und Kapitän Benig.

**Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.** der sich gleichfalls mit der Erwägung des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere beschäftigte, vermochte sich dieser Anregung nicht anzuschließen, vielmehr glaubte er, daß es auf die Befürworter der Haftbeseitigung einen für die Allgemeinheit wohlthuenden Einfluß haben werde, wenn der Verband, wie es schon jetzt als sicher angenommen werden kann, die Beseitigung der Reederhaftung entschieden als ein Mittel ablehnen werde, das, in welcher Form sie auch immer auftrete, schadenbringend für den Stand der Kapitäne und Schiffsoffiziere sein würde.

Der Stettiner Verein beantragt noch folgende Gegenstände auf die Tagesordnung des Verbandstages zu stellen:

- 1) Bessere Bezeichnung der Einfahrt in den Rigaer Meerbusen;
- 2) Den Begriff »Nahfahrt« (§ 1 und 3 der Verordnung vom 16. Juni 1903) zu einer Besprechung und eventuellen Beschlußfassung zu stellen.

Zu 1 erscheint uns eine Begründung nicht nötig, da dieser Gegenstand bereits auf der Tagesordnung des vorjährigen Verbandstages stand.

Zu 2 bemerken wir, daß in Stettin die sogenannten Stromschiffer, welche von den Lotsenkommandeuren ein Prüfungszeugnis erhalten, berechtigt sind, Personendampfer (aller Größe) auf Flüssen und Binnengewässern zu fahren. Mit den angezogenen Gesetzesparagrafen scheint uns dies nicht in Einklang zu stehen.

## Vorschläge zur Verminderung der Kollisionsprozesse.

Der Seeschiffer-Verein zu Hamburg hat sich mit dieser Frage im Anschluß an die Ablehnung der Beseitigung der Haftpflicht des Reeders beschäftigt und als solche Mittel zur Sprache gebracht:

Error in judgement, non liquet, Schiedsgericht. Werde von den beiden ersten Mitteln häufiger von deutschen Gerichten Gebrauch gemacht, dann kann neben dem Hauptzweck, dem der dritte Vorschlag allein diene, auch eine Nebenabsicht erreicht werden, deren Erfüllung im Interesse der Kapitäne und Schiffsoffiziere liege. Es sei einleuchtend, daß es für Kapitäne und Schiffsoffiziere in ihrem Verhältnis zur Reederei vorteilhafter sei, wenn die Gerichte, statt unter allen Umständen einen Schuldigen zu suchen und dann schließlich auch zu finden, bei Kollisionsprozessen häufiger als es geschehe auf error in judgement erkennen oder non liquet aussprechen.

Der Verein beschloß, da er diese Angelegenheit noch nicht für spruchreif, andererseits aber für sehr wichtig hielt, dem Verband hierüber Mitteilung zu machen, damit dieser sich gegebenenfalls auf einem späteren Verbandstag damit beschäftige. Nähere Angaben werden entweder mündlich auf dem Verbandstag (interne Sitzung) oder später auf der Verbandsseite gemacht werden.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 3.

Hamburg, den 21. Januar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt. — Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Februar 1905. — Die dem amerikanischen Kongreß unterbreiteten Anträge über Schifffahrtssubventionen. — Deutscher Nautischer Verein (Fünftes Rundschreiben). — Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten. (Fortsetzung). — Schiffbau. — Seeamtsentscheidungen. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Die Wirksamkeit des Sturmwarnungswesens an der deutschen Küste,

unter diesem Titel giebt die Deutsche Seewarte, als Beilage zu den Annalen, eine Broschüre heraus, die 122 Antworten auf einen am 11. Juli 1904 von der Seewarte in Umlauf gesetzten Fragebogen enthält. Als wir im Juli v. J. von der schweren Klein'schen Kritik über das Sturmwarnungswesen der Seewarte Kenntnis gaben, schlossen wir unsere Betrachtung, ohne ein eigenes Urteil auszusprechen, in der Hoffnung, daß, wenn nicht die Seewarte selbst, so das Reichsmarineamt, das allen bedeutsamen Vorgängen auf nautischem Gebiet stets in entgegenkommender Weise Aufmerksamkeit schenkt, zu dieser für die Schifffahrt wichtigen Frage Stellung nehmen möge. Die Kritik, die Herr Prof. Dr. Klein, der doch nicht irgend ein Jemand ist, an den täglichen Wetterprognosen und insbesondere an den Sturmwarnungen übt, wirkt doch so vernichtend, daß, soll das Vertrauen der Seeleute in den Wetterdienst der Seewarte nicht erschüttert werden, eine Kundgebung der Regierung erforderlich erscheint. Glauben wir nun auch nicht, daß die Absendung der erwähnten Fragebogen lediglich auf unsere Anregung hin erfolgt ist, so liegt doch der Gedanke nahe, daß die Seewarte zu ihrem Schritt durch die an ihrem Sturmwarnungswesen wiederholt geübte Kritik veranlaßt worden ist. Schließlich sind die Ursachen ja auch gleichgültig, haben wir uns doch nicht mit ihnen, sondern mit dem Ergebnis der Fragebogen zu beschäftigen. Hierzu halten wir

uns nicht nur, im Interesse der Seeleute, für berufen, sondern auch insofern für verpflichtet, als hier früher Bemängelungen an den Sturmwarnungssignalen ausgiebiger Raum zur Verfügung gestellt worden war. Und, das kann hier schon ausgesprochen werden: ungünstig lautet das Gesamtergebnis der beantworteten Fragebogen nicht. Man könnte im Gegenteil behaupten, noch nie so viel Lob über eine Einrichtung gelesen oder gehört zu haben, wie sie in diesen Fragebogen der Wirksamkeit des Sturmwarnungswesens gespendet wird. Da aber die weitaus große Mehrheit der Urteile in auffälligem Gegensatz zu Kritiken steht, wie wir sie schon oft nicht nur von Astronomen, auch von Seeleuten am Sturmwarnungswesen vernommen haben, wird man gut tun, etwas Wasser in den Wein zu gießen. Sprechen wir den von der Seewarte um die Meinung der Küstenbevölkerung ihres Domizils gefragten Personen auch gewiß nicht die Eigenschaft zur Abgabe eines einwandfreien Urteils ab, so ist andererseits doch auch zu berücksichtigen, daß einer ganzen Anzahl der Aufgeforderten die Bekanntgabe über ein vernichtendes Urteil aus mancherlei Gründen sehr viel schwerer hätte fallen müssen, als wenn sie als Angestellte des Staates über eine staatliche Einrichtung lobenswertes zu berichten haben. Lobende Urteile bedürfen keines Beweises, nachteilige müssen mit Arbeits- und Zeitaufwand durch Belege bewiesen werden. Trotz dieser Einschränkung, von der wir bei der Bewertung der Gutachten Gebrauch machen, muß man einräumen,



daß das Sturmwarnungswesen der Seewarte, wie es heute gehandhabt wird, der deutschen Küstenbevölkerung als eine segensreiche Einrichtung gilt. Auf die Warnungen wird viel, insbesondere von Fischern, gegoben, und die Anzahl der Unglücksfälle, der Seeunfälle an den Küsten würde ohne die Warnungssignale wahrscheinlich größer sein. Allerdings enthalten nicht alle gutachtlichen Äußerungen uneingeschränkte Lobesaussprüche. So äußern sich beispielsweise:

*Arkona.* Die Sturmwarnungen treffen im allgemeinen zu spät ein, als daß die am Orte in Betracht kommende Bevölkerung einen Nutzen daraus ziehen könnte. Der Wind hat fast stets bereits einen starken Charakter angenommen, wenn das Sturmwarnungstelegramm hier einkläuft.

*Ziegenort.* Zumeist ist die Meinung der Schifferbevölkerung über die Zuverlässigkeit des Sturmwarnungswesens eine gute. Keinen guten Eindruck macht es natürlich, wenn die ganze Nacht über ein Sturm geweht hat und am nächsten Morgen, wo es gewöhnlich immer sich etwas zu bessern scheint, das Signal aufgeht wird.

*Groß-Horst.* Die Fischer in Groß-Horst geben wenig auf die Sturmwarnungen und bilden sich auch keine Urteile; sie gehen mehr nach ihrem eigenen Ermessen.

*Karwin.* Das Urteil der Küstenbevölkerung für diese Gegend ist das, daß die Sturmwarnungstelegramme sehr oft erst dann eintreffen, wenn der Sturm schon einige Stunden hier ist.

*Oxhöft.* Den Fischern, Torf- und Sandschuten-Führern aus der Umgegend der Sturmwarnungsstelle Oxhöft sind die Sturmwarnungen sehr erwünscht, nur wird zuweilen gewünscht, daß die Warnungen früher eintreffen möchten.

*Neufähr.* Wird mit einigen Ausnahmen von den Fischern als zweckmäßig erachtet.

*Emden.* Das Urteil der Küstenbevölkerung unserer Gegend ist dem Sturmwarnungswesen gegenüber sehr verschieden. Während der größte Teil dasselbe für sehr gut erklärt, so gibt es auch noch einige, die demselben ungünstig gegenüberstehen und zwar aus dem Grunde, weil noch oft den angekündigten Sturmwarnungen keine Stürme folgen.

Wie gesagt, eine winzige Minderheit. Zahlreicher sind schon die Vorschläge um eine Verbesserung des Sturmwarnungswesens. Aber auch sie wenden sich nicht gegen das System (wozu sie auch wohl nicht kompetent sind), sondern gegen die bisher am Orte bestehenden Einrichtungen zum Signalisieren, gegen die Lage der Signalstelle u. a. m. Wir sind überzeugt, daß sich ein großer Teil der hier vorgebrachten Wünsche unschwer berücksichtigen lassen wird. Im Übrigen empfehlen wir den Lesern das Studium der hier kurz besprochenen Zusammenstellung.\*)

### Kapitän und Steuermann in der Küstenfahrt auf Schiffen von 400 cbm Raumgehalt an.

Dieser hier schon mehrfach, zuletzt noch im Jahresrückblick erörterte Gegenstand hat im dritten und fünften Rundschreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein eine neue Beleuchtung erfahren. Wiederherstellung des alten Zustandes

mit Bezug auf die Anrechnung der Steuermannsfahrzeit in der Küstenfahrt, zu dieser Auffassung hatten sich mehr oder weniger alle bis dahin bekannten Anträge verdichtet, trat doch die Idee »Schiffern für kleine Fahrt die Befugnis als Steuermann in der Küstenfahrt auf Schiffen von 400 cbm und mehr einzuräumen« nur im Gewande einer Anregung auf. In den beiden Rundschreiben tritt uns nun, und zwar als Antrag, eine Forderung entgegen, die, weil ihre Verwirklichung zu unabsehbaren Folgen führen müßte, einer ernsten Stellungnahme bedarf. Wird doch nichts weniger als eine Herabminderung der Anforderungen an die Schiffsführer befürwortet. Heute ist für die Führung der erwähnten Schiffsgößenklasse ein Schiffer auf großer Fahrt erforderlich. Um nun jenem Wunsche gerecht zu werden, würde die nächste Stufe, ein Schiffer für kleine Fahrt in Frage kommen, will man nicht noch ein Mittelding zwischen beiden Kategorien und dadurch noch kompliziertere Verhältnisse schaffen. Bleiben wir beim Kleinschiffer, dessen praktische und theoretische Vorbildung wir als bekannt voraussetzen. Ihm untersteht ein Steuermann, an den insbesondere in theoretischer Beziehung ganz erheblich höhere Anforderungen gestellt werden, als sie vom Kleinschiffer zu erfüllen sind. Also ein Untergebener, der dem Vorgesetzten an theoretischen Fachkenntnissen überlegen ist. Nicht minder in praktischer Beziehung. Um Steuermann werden zu können, ist ein Nachweis über vierundzwanzigmonatige Fahrzeit als Vollmatrose, davon zwölf Monate auf Segelschiffen, erforderlich. Der Schiffer für kleine Fahrt kann die Hälfte der für seine praktische Vorbildung in Anrechnung genommenen Fahrzeit auf Dampffahren oder Seeleichtern zugebracht haben, wenn er nur außerdem in irgend einer Stellung zwölf Monate auf Segelschiffen und vierundzwanzig Monate auf Dampfern als Decksmann tätig gewesen war. Also: in theoretischer und praktischer Seemannschaft ein Untergebener, der dem Vorgesetzten bei weitem überlegen ist. Die soziale und gesellschaftliche Stellung beider wollen wir garnicht erst miteinander vergleichen. Wie denkt man sich nun das Zusammenleben an Bord? Glauben die Ostseereeder dann auch nur noch einen halbwegs tüchtigen Steuermann bekommen zu können? Daß der Steuermannsdienst auf den Schiffen in der Küstenfahrt an und für sich schon nicht begehrenswert ist, beweist doch seit längerer Zeit der beklagte Mangel an Steuerleuten. Soll die Stellung eines Steuermannes, wie es durch den besprochenen Antrag aus den angeführten Gründen eintreten müßte, aber verschlechtert werden, dann werden die Schiffe wegen Steuermannsmangel ihre Fahrten einstellen müssen. Natürlich nur auf kurze Zeit, innerhalb derer eine Bestimmung in Kraft gesetzt werden müßte, die dem unhaltbaren

\*) Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin.

Zustand ein Ende macht. Wenn dann die Danziger mit ihrer bekannten Forderung nach der Einführung von Dampferpatenten erschienen, — und sie wären da! — als Retter in der Not würden sie bejubelt werden. Übrigens handeln die Danziger gegenwärtig vollkommen logisch und vorbedacht, wenn sie sich gegen die Herabminderung der Anforderungen an die Schiffsführer wenden und zugleich auch den Antrag bekämpfen, wonach die Fahrzeit in der Küstenfahrt für die Schifferprüfung anrechnungsfähig sein soll. Daß sie bei dieser Stellungnahme ihr Steckenpferd nicht vergessen, geht aus dem

Schlußpassus ihres Antrages hervor, worin es heißt: »daß ein tüchtiger Steuermannsnachwuchs für jede Frachtfahrt, also auch insbesondere für die kleineren Fahrten nur durch *Einführung des Dampferpatentes* erreicht werden könne.« — Zum Schluß dürfen wir die Bemerkung doch nicht unterlassen, daß nach unserer Auffassung die Verwirklichung des hier besprochenen und von uns als schädlich bekämpften Antrages, der erste, aber ein bedeutsamer Schritt auf dem Wege wäre: Kapitäne I. und II. Klasse zu schaffen.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

### 1) Rechte der reparierenden Werft in Kollision mit vertragmäßigen Schiffspfandrechten.

Der Kläger hatte in den Jahren 1900 und 1901 an einem im Binnen-Schiffsregister eingetragenen Schleppdampfer auf Bestellung des Eigentümers Reparatur-Arbeiten ausgeführt und hierfür rund 2500 M zu fordern. Während der Dampfer noch auf der Werft des Klägers lag, wurde von anderen Gläubigern dessen Zwangsversteigerung eingeleitet, wobei der Beklagte als Meistbietender für 5000 M den Zuschlag erhielt. Zu Gunsten des Beklagten war schon vor Beginn der Ausbesserungsarbeiten für ein Darlehn von 20 000 M ein Pfandrecht ins Schiffsregister eingetragen worden. Nach dem Teilungsplane über den Erlös des Schiffes sollte der Beklagte wegen dieses Schiffspfandrechtes vor dem Kläger befriedigt werden, der darnach leer ausgehen mußte. Der Kläger erhob Widerspruch gegen diesen Teilungsplan, und beanspruchte auf Grund des ihm wegen seiner Forderung nach § 647 B. G. B. zustehenden Pfandrechts und wegen des ihm nach §§ 273, 996 und 1000 B. G. B. zustehenden Zurückbehaltungsrechts am Schiffe Befriedigung vor dem Beklagten.

Die Sache wurde von den hamburgischen Gerichten verschieden beurteilt. Das Landgericht erkannte zu Gunsten des Beklagten, das Oberlandesgericht zu Gunsten des Klägers. Das Reichsgericht hat das Urteil der ersten Instanz wieder hergestellt und in eingehender Begründung dargelegt, daß weder das Pfandrecht aus § 647 B. G. B. noch das Zurückbehaltungsrecht des Klägers nach den bestehenden Gesetzen einen Vorrang vor den eigentlichen Schiffsgläubigerrechten (§ 102 Binnenschifffahrt-Ges.) und vor den ins Schiffsregister eingetragenen vertragmäßigen Schiffspfandrechten beanspruchen kann.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 26. Oktober in Sachen Hamburg-Altonaer Kreditbank :/ : Günther & Götze. Rep. I. 258/04.

### 2) Haftung des Transportversicherers für Schäden, die auf ein persönliches Verschulden des versicherten Schiffseigners zurückzuführen sind.

Der Kläger hatte laut General-Polize bei den beklagten Gesellschaften Versicherung genommen für seine Gütertransporte auf Flüssen und Binnengewässern, wobei die Versicherungssumme auf 10 000 M bestimmt war. Im Juli 1899 sank im Hamburger Hafen eine seiner Schuten, in die er 500 Sack Zucker verladen hatte in Ausführung eines Frachtvortrages mit einer Bremer Firma. Nach Einnahme der Ladung war die Schute nachts ohne Bewachung gelassen; hierauf war der Unfall, infolgedessen auch der Zucker teils verloren ging, teils beschädigt wurde, zurückzuführen. Die Bremer Firma nahm den Kläger auf Schadenersatz in Anspruch, und zwar ohne Beschränkung auf Schiff und Fracht, weil ihn persönlich das Verschulden treffe, daß die Schute nachts ohne Bewachung gelassen war. Die Klage hatte Erfolg. Die persönliche Haftung wurde seitens des Reichsgerichts anerkannt, und der Kläger schließlich zur Zahlung von 3700 M nebst Zinsen und Kosten verurteilt. Dieser Prozeß war für den jetzigen Kläger bis zum Erlaß des reichsgerichtlichen Urteils, das den unbeschränkten Anspruch dem Grunde nach anerkannte, von dem Anwalte der jetzt verklagten Versicherungsgesellschaften geführt worden. Nach dem Erlaß des reichsgerichtlichen Urteils aber lehnten die Gesellschaften die Weiterführung ab mit der Begründung, daß sie wegen des angenommenen eigenen Verschuldens des Versicherten nicht ersatzpflichtig seien.

Aus Veranlassung dieser Erklärung wurde die vorliegende Klage erhoben, mit der anfangs die Feststellung der vollen Entschädigungspflicht der Gesellschaften, nach Erledigung des Vorprozesses aber begehrt wurde, daß die Beklagten dem Kläger die Urteilssumme des Vorprozesses nebst Zinsen zu erstatten und auch dessen Kosten zu tragen hätten.

Die Klage hatte den Erfolg, daß die Beklagten beim hanseatischen Oberlandesgerichte nach den Klageanträgen verurteilt wurden, jedoch unter Beschränkung auf die Versicherungssumme von 10 000 *M.* Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt.

Nicht gebilligt ist die Ansicht des Oberlandesgerichts, die Beklagten hätten ihre Ersatzpflicht in rechtsverbindlicher Weise dadurch anerkannt, daß sie, ohne diese Pflicht zu bestreiten, den Prozeß über die unbeschränkte Haftung des Klägers auf dessen Namen hätten führen lassen. Dem stehe entgegen, daß der Kläger unbeschränkt auch dann haftete, wenn kein ihm selbst zur Last fallendes Verschulden, sondern ein Verschulden seiner Landangestellten vorlag, und daß die Beklagten in einem solchen Falle nach einer ausdrücklichen Bestimmung der Polize dem Kläger ersatzpflichtig waren.

Zugestimmt aber ist der Annahme des Oberlandesgerichts, daß der dem Kläger erwachsene Schaden zu den Schäden gehört, wofür die Beklagten bis zur Höhe von 10 000 *M.* die Versicherung übernommen hatten.

Bei der Auslegung der allgemeinen und besonderen Bedingungen der Polize kann kein Gewicht darauf gelegt werden, daß gesetzlich bei der Seeversicherung dem Versicherer der Schaden nicht zur Last fällt, der sich auf ein Verschulden des Versicherten gründet (§ 821 H. G. B.), und daß die Seeversicherung zum Teil Haftpflichtversicherung ist. Hier handelt es sich um eine Versicherung für Binnenschifffahrt, und zwar um eine solche,

die nur Haftpflichtversicherung ist. Bei der Haftpflichtversicherung ist aber die Absicht des Versicherungsnehmers regelmäßig auf eine möglichst vollständige Sicherung gegen die Gefahr der Haftpflicht gerichtet, und es muß daher von einer wegen solcher Versicherung angegangenen Gesellschaft erwartet werden, daß sie, wenn sie ihr Risiko begrenzen will, dies durch unzweideutige Bestimmungen zum Ausdruck bringt. Im vorliegenden Falle haben die Beklagten es daran fehlen lassen. Die Bestimmungen der von ihnen ausgestellten Polize gestatten nur die Auffassung, daß die Haftpflicht aus eigenem Verschulden von der Versicherung nicht ausgeschlossen werden sollte. In den besonderen schriftlichen Bedingungen, die den gedruckten allgemeinen vorgehen, heißt es ohne weitere Einschränkung, daß die Versicherung alle Schäden decke, für welche der Absender oder Empfänger der Waren die Versicherten in ihrer Eigenschaft als Frachtführer auf Grund reichs- oder landesrechtlicher Bestimmungen verantwortlich zu machen berechtigt sei.

Was die Kosten des Vorprozesses anlangt, so sind diese zu den Kosten zu rechnen, die zu der Feststellung des Schadens erforderlich waren. Daraus folgt, daß die Gesellschaften diese Kosten tragen oder erstatten müssen, aber nach der ausdrücklichen Bestimmung der Polize nur bis zu einem Gesamtbetrage des ganzen Schadens von 10 000 *M.*

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 14. November in Sachen Lehmann & Lukas :/ : Rhodania & Gen. Rep. I. 299/04.

## Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Februar 1905.

Von Prof. Dr. E. Herrmann.

**1. Februar.** Von Westindien erstreckt sich eine Zone hohen Luftdruckes bis zu den europäischen Westküsten; bei Neufundland liegt eine tiefer Depression. Die Winde in den mittleren Breiten sind vorherrschend westlich, über dem östlichsten Teile des Ozeans auch stürmisch.

**2. bis 4. Februar.** Bei höherem Luftdruck über dem östlichen und dem westlichen Ozean reicht über den mittleren Meeresteilen ein Ausläufer der nördlichen Depression, ostwärts sich verlagernd, weiter nach Süden herab. Über dem östlichen Ozean sind die Winde daher vorwiegend südlich und westlich, auf der Westseite des Ausläufers der Depression nordwestlich, nahe an den amerikanischen Küsten vielfach südwestlich.

**5. bis 7. Februar.** Über dem östlichen Ozean reicht eine Depression weit nach Süden herab, desgleichen über dem Golfstromgebiet. Die Winde sind daher näher an den europäischen Küsten süd-

lich und auch stellenweise stürmisch, mehr nach der Mitte des Ozeans hin in nordwestliche umlaufend, nördlich von den Kanarischen Inseln westlich. Über der westlichen Hälfte des Ozeans überwiegen die südwestlichen Winde, die auch vielfach stürmisch auftreten.

**8. bis 15. Februar.** Die Luftdruckverteilung ist annähernd zonal mit sehr niedrigem Luftdruck in den höheren, und höherem Luftdruck in den niedrigeren Breiten. Die Winde in den mittleren Breiten sind daher vorwiegend westlich, zuweilen ausschließend und krimpelnd, vielfach stürmisch. Am 14. durchbricht über dem Golfstrom eine Depression nordostwärts ziehend die Hochdruckzone; in der Umgebung dieser Depression sind die Winde umlaufend und stürmisch.

**16. bis 26. Februar.** Bei höherem Luftdruck im Westen und im Osten des Ozeans gehört der mittlere und zeitweise auch der westliche Teil desselben einer Depression an, und wird von zum





wollen, bitte ich, mir solche bis zum 16. d. Mts. zugehen zu lassen.

**Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute.** In dieser Angelegenheit hat das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Danzig die nachfolgende Eingabe an das Reichsamt des Innern gerichtet:

„Die Handelskammer Kiel hat an das Hohe Reichsamt des Innern eine Eingabe gerichtet, in der verlangt wird, daß für die Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt (§ 7 der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904, betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, R.-G.-Bl. S. 3) auch die Steuermannsfahrzeit in Küstenfahrt anrechnungsfähig sein soll.

Wir sind der Meinung, daß es eine schwere Schädigung der Interessen der deutschen Reederei bedeutete, falls diesem Verlangen der Handelskammer Kiel Folge gegeben würde.

Unseres Erachtens kann für einen Steuermann die Fahrt entlang der Küste und, falls es sich um eine Fahrt zwischen Häfen der Ost- und Nordsee handelt, durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, also nicht einmal um Skagen (§ 1 b der Bekanntmachung vom 16. Juli 1903, betreffend die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, R.-G.-Bl. S. 247) unmöglich als ausreichende Vorschule für die Führung eines großen transatlantischen Dampfers, zu der doch jedes Patent als Schiffer auf großer Fahrt berechtigt, angesehen werden. Wir halten es für eine sehr wohl berechnete Bestimmung, daß ebensowenig, wie die Fahrzeit auf Seeleichtern oder im Trajektdienst, auch die Fahrt als Steuermann auf Küstenfahrt für die Schifferprüfung auf großer Fahrt nicht anrechnungsfähig sein darf.

Aber auch eine Prüfung der tatsächlichen Verhältnisse für die Küstenfahrt zeigt, daß die Forderung der Handelskammer in Kiel nicht berechtigt ist. Die Gewerbebefugnis der Schiffer auf Küstenfahrt beschränkt sich auf die Führung von Schiffen von weniger als 200 kbm Brutto-Raumgehalt, welche nicht zur Beförderung von Reisenden dienen (Bekanntmachung vom 16. Juni 1903, R.-G.-Bl. S. 247). Nach § 4 der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 beträgt das Erfordernis für die Schifferprüfung für Küstenfahrt lediglich eine fünfzigmonatige Fahrzeit zur See als Decksmann, von der mindestens 12 Monate auf Segelschiffen zugebracht sein müssen und bis zu 20 Monaten auf Seefischereifahrzeugen und Seeleichtern zugebracht sein können.

Nach § 4 der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 wird für Frachtschiffe von 200—400 kbm ein Schiffer auf kleiner Fahrt verlangt. Nach § 5 der Bekanntmachung vom 16. Jan. 1904 wird für die Schifferprüfung für kleine Fahrt eine sechzigmonatige Seefahrt als Decksmann gefordert, von denen zwölf Monate auf Segelschiffen — mit Ausschluß von Küstenfischereifahrzeugen — und zwar außerhalb der Küstenfahrt zugebracht sein müssen. Die Fahrzeit auf Seeleichtern, Küstenfischereifahrzeugen oder im Trajektdienst ist bis zu dreißig Monaten zusammen anrechnungsfähig. Diese Bedingungen dürften nicht zu schwer sein, um genügend Schiffer auf kleiner Fahrt heranzubilden.

Wenn nun die Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 bei Schiffen von über 400 kbm oder mehr einen Schiffer auf großer Fahrt verlangt, so hat dies seine volle Berechtigung, nicht allein, daß hier kein Unterschied zwischen Fracht- und Passagierdampfern gemacht wird, so kommt auch in Betracht, daß Frachtschiffe von über 400 kbm nicht nur größere Fahrten zu machen pflegen, sondern neben dem Kapitän auch in der Küstenfahrt mit einem Steuermann zu besetzen sind (§ 4 der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903). Es ist nun geradezu undenkbar, daß der Kapitän ein Schiffer auf kleiner Fahrt sein soll, während der Steuermann ein Seesteuermann sein muß, der befugt ist, als erster Steuermann

auf den größten Frachtdampfern zu fahren, und der auch nach § 9 der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 genau dieselbe Berechtigung hat, wie der Schiffer auf kleiner Fahrt. Es wird weder zulässig sein, diese Bestimmung über die Führung eines Seesteuermanns aufzuheben, noch etwa besondere Steuerleute für die fragliche Fahrt zu schaffen.

Auf Grund dieser Ausführungen bitten wir ergebenst, der Eingabe der Handelskammer Kiel keine Folge zu geben.

Die Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg äußerte sich dem Großherzoglichen Staatsministerium in Oldenburg gegenüber wie folgt:

„Unter Rückgabe der uns am 16. Dezember übersandten Schriftstücke machen wir dem Großherzoglichen Staatsministerium die Mitteilung, daß wir in der letzten Sitzung unseres Schifffahrtsausschusses vom 10. Dezember aus Anlaß einer vom Deutschen Nautischen Verein an seine Mitglieder erlassenen Aufforderung zu der genannten Angelegenheit wie folgt Stellung genommen haben:

Eine große wirtschaftliche Bedeutung für unsere heimische Schifffahrt wird der Frage von unserm Ausschuß nicht beigelegt, weil ständige Linien, die den Verkehr der oldenburgischen Unterweserplätze mit den Häfen der Ostsee vermitteln, nicht vorhanden sind. Ob die von der Handelskammer in Kiel, dem Verband Deutscher Seeschiffvereine u. a. vorgebrachten Klagen, daß es infolge der neuen Vorschriften vom 16. Januar d. J. den Reedern und Schifffahrtsgesellschaften, welche sich mit der Küstenfahrt zwischen Nord- und Ostsee befassen, sehr schwer gemacht werde, eine genügende Anzahl Steuerleute für Schiffe von 400 kbm Raumgehalt und mehr zu erhalten, als berechtigt anzusehen sind, kann unser Ausschuß nicht beurteilen, er gab indes die Möglichkeit zu. Dabei sprach er sich jedoch dahin aus, daß, wenn überhaupt eine Änderung getroffen werden solle, diese nur in der Richtung erfolgen könne, daß der Reichskanzler auf Grund des § 11 der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903, betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, die Anforderungen des § 4<sup>a</sup>) dieser Bekanntmachung in bezug auf die Küstenfahrt zwischen Ost- und Nordsee durch den Kaiser Wilhelm-Kanal allgemein herabsetze. Den Anträgen jedoch, welche dem oben erwähnten Mißstande durch eine Abänderung der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 abhelfen wollet, glaubte unser Schifffahrtsausschuß entschieden widersprechen zu sollen, weil man über die Wirkungen der erst seit dem 1. Juli d. J. in Kraft befindlichen Bestimmungen noch nicht genügend Erfahrungen habe sammeln können, um schon jetzt eine Revision derselben vorzunehmen. Der Ausschuß stimmte vielmehr der im beifolgenden Schreiben des Reichskanzlers geäußerten Ansicht zu, daß einstweilen etwaiger Unzuträglichkeiten im Dispensationswege vorgebeugt werden können, einer Ansicht, welche durch die von den Prüfungsbehörden befolgte Praxis auch bestätigt werde.“

Der Braker Handelsverein lehnte eine Stellungnahme zu dem Gegenstande ab, da die Bestimmung der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 noch zu neu und erst Erfahrungen über die Wirkung derselben abzuwarten seien.

In der Sitzung des Danziger Nautischen und Reeder-Vereins vom 24. November wurde der Antrag der Handelskammer Kiel ebenfalls einer Kritik unterzogen. Abgesehen davon, daß die sämtlichen Reeder, deren Schiffe teilweise auch Küstenfahrt treiben, damit einverstanden waren, daß es nicht zulässig sei, daß Steuerleute für große Fahrt ausschließlich auf Küstendampfern vorgebildet werden dürfen, wie es die Konsequenz des Kieler Antrages wäre, wurde ganz besonders hervorgehoben und dies fand auch die Billigung aller anwesenden praktischen Seeleute, daß nach §§ 4 und 5 der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 die Besetzung durch Schiffer und Steuermann auf Schiffen von 400 kbm oder mehr

genau die gleiche ist. Da nun schwerlich Schiffe von 400 kbm oder mehr, welche die Berechtigung haben, kleine Fahrt zu betreiben, sich lediglich auf Küstenfahrt beschränken werden, so ist zunächst die Steuermannsfahrzeit für jede Reise anrechnungsfähig, welche diese Schiffe außerhalb der Küstenfahrt in der kleinen Fahrt gemacht haben. Besonders aber ist auch zu beachten, daß nach § 6 die Fahrzeit, welche für die Steuermannsprüfung erforderlich ist, keiner Beschränkung unterliegt. Die Segelschiffahrtszeit kann zunächst als Junge auf einem Küstenfahrer und ebenso als Vollmatrose auf einem solchen zurückgelegt werden; auch im übrigen steht dem nichts entgegen, daß der Betreffende seine übrige Fahrzeit als Decksmann auf einem Küstenfahrer zurücklegt. Unter Berücksichtigung dieser Umstände wurde anerkannt, daß die Bestrebungen der Handelskammer in Kiel und die anscheinend gleichartigen des Vereins der Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg nicht nur sachlich unberechtigt sind, sondern auch durch ungenügende Ausbildung der angehenden Steuerleute, welche gerade dem letzteren Verein früher nicht sehr sympathisch war, Schaden stiftet. Die Mitgliederversammlung war ferner der Ansicht, daß ein tüchtiger Steuermannsnachwuchs für jede Frachtfahrt, also auch insbesondere für die kleineren Fahrten nur durch Einführung des Dampferpatents erreicht werden könne.

**Ermäßigung der Konsulatsgebühren.** Die Schiffer- und Reedergesellschaft »Concordia« in Elsfleth teilte mir mit, daß sie sich mit der im dritten Rundschreiben unter Nr. 6 mitgeteilten Eingabe der Handelskammer zu Flensburg eingehend beschäftigt habe und sich den Vorschlägen der Flensburger Handelskammer in allen Teilen anschließe.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Memel hat die nachfolgende Eingabe an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe gerichtet:

»Seitens der Handelskammer zu Flensburg ist unter dem 26. Oktober d. J. an Euer Excellenz eine Eingabe betreffend Ermäßigung der von den Schiffen an die auswärtigen Konsulate zu zahlenden Gebühren für Expedition sowie An- und Abmusterung gerichtet worden. Ebenso wie die Handelskammer zu Flensburg an den Herrn Oberpräsidenten der Provinz Schleswig-Holstein haben auch wir im Herbst des Jahres 1900 auf bezügliches Ersuchen an den Herrn Regierungspräsidenten einen Bericht erstattet über die unter gewissen Voraussetzungen wie sie in einem Erlaß des damaligen Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vorgezeichnet waren, zu ermäßigenden Expeditionsgebühren der Schiffe an ausländische Konsulate. Wir kamen in dem Berichte zu dem Resultat, daß es dem Vorschlage des Deutschen Nautischen Vereins entsprechend genügen würde, wenn die Expeditionsgebühr der Schiffe von 2½ Pfg. per Gewichtstonne bei Reisen nach europäischen Häfen, welche für die hiesigen Dampfer allein in Frage kommen, auf 1 Pfg. für die Registertonne herabgesetzt würde.

Auch für unseren Bezirk, wie für den Flensburger Bezirk bedeuten die letzten 4 Jahre einen gewaltigen Rückgang des Schiffahrtsgewerbes. Die hiesige Seedampferrederei, welche aus 6 Seedampfern bestand, ist infolge der großen Verluste, von welchen sie in diesem Zeitraum betroffen wurde, gezwungen worden, sich aufzulösen und ihre Dampfer zu verkaufen. 2 Dampfer sind an ausländische Reeder veräußert, 2 sind von hiesigen Reedern erworben und 2 sind aufgelegt und sollen auch verkauft werden; wir hoffen jedoch, daß auch diese beiden Dampfer unserem Platze erhalten werden und auch die hiesige Reederei wieder aufblühen werde. Unter solchen ungünstigen Umständen, in welcher sich die Reedereien befinden, müssen auch wir von neuem für die Ermäßigung der Expeditionsgebühren an die Konsulate eintreten.

Während jedoch die Handelskammer zu Flensburg für

die Einführung der niedrigen und festen Expeditionsgebühr, wie sie in England besteht, eintritt, halten wir es für ausreichend, wenn die Ermäßigung in der vor 4 Jahren von uns befürworteten Weise stattfindet, wenn also 1 Pfg. für die Registertonne bei Reisen nach europäischen Häfen bzw. 2 Pfg. bei Reisen nach außereuropäischen Häfen und der Türkei entrichtet werden.

Im übrigen schließen wir uns den Ausführungen der Flensburger Handelskammer an und bitten Euer Excellenz ebenfalls,

darauf hinwirken zu wollen, daß die deutsche Schiffahrt bei dem schweren Stau, den sie an sich hat, und in ihrem schwerem Wettbewerbe mit anderen Nationen insbesondere mit England seitens des Reiches Unterstützung finde.

Der Handelsverein in Brake äußerte sich zu der Angelegenheit wie folgt:

Die Ansicht, daß die Konsulatsgebühren für die deutschen Schiffe im Auslande von unberechtigter Höhe sind, ist in Reederkreisen allgemein. Besonders drückend wird die Expeditionsgebühr von den Dampfern und den kleinen Seglern empfunden, die in wilder Fahrt eine große Zahl von Häfen im Laufe des Jahres besuchen und jedesmal die vollen Gebühren bezahlen müssen.

Dampfer, die in regelmäßiger Fahrt zwischen denselben Häfen beschäftigt sind, haben das erste Mal voll, das zweite und die folgenden Male die Hälfte, innerhalb eines Kalenderjahres aber nicht mehr als die vierfache Gebühr zu zahlen. Segelschiffe in großer Fahrt laufen allerdings nur wenig Häfen an, trotzdem ist auch für diese Schiffe die Expeditionsgebühr eine viel zu hohe, und auch unberechtigte, weil in allen Fällen die genügende Gegenleistung des Konsuls fehlt.

Hat der Konsul seinen Sitz nicht in dem Hafenplatze, so fehlt jegliche Gegenleistung, der Kapitän hat nur die Mühe, sich schriftlich zu melden und muß dafür die Expeditionsgebühr bezahlen.

Hat der Konsul seinen Sitz am Hafenplatze, so meldet sich der Kapitän meistens mündlich, er muß aber seine Musterrolle in allen Fällen vorlegen, die vom Konsul aufbewahrt wird. Der Kapitän ist deshalb gezwungen, die Musterrolle wieder abzuholen, was ihm manchmal großen Zeitverlust verursacht.

Bei dem anhaltend schlechten Frachtenmarkt, der einen Gewinn vollständig ausschließt und den Ruin unserer Segelschiffe zur Folge hat, ist auch der geringste Geldbetrag zu berücksichtigen, zumal in den Schiffahrt treibenden Staaten deren Konkurrenz wir hauptsächlich zu begegnen haben, wesentlich geringere Konsulatsgebühren erhoben werden. Es kommt hinzu, daß der Umrechnungsfaktor von 2,12 kbm für die Gewichtstonne nicht mehr zutreffend ist, daß durch die Vermessungsordnung die Dampfer den Seglern gegenüber erheblich bevorzugt sind und die Schnelldampfer wieder gegenüber den Frachtdampfern. (Siehe Anlage I.)

Wenn man nun bedenkt, daß seit Erlaß des Konsulatgesetzes vom 1. Juli 1872 Handel und Industrie Deutschlands im Auslande eine ganz andere Stellung errungen hat und die Dienste der Konsule vielmehr von den im Auslande weilenden Deutschen in Anspruch genommen werden als von den Schiffen, so dürfte es nicht unbillig sein, wenn die Konsulatslasten auch mit von den Geschäftsleuten und Industriellen getragen werden, oder vom Reich ein Zuschuß zu der Unterhaltung der Konsulate geleistet wird.

Wenn von einer Seite vorgeschlagen wird, die Expeditionsgebühren und zugleich die Meldepflicht der Kapitäne im Auslande ganz aufzuheben und dem Konsul nur eine Gebühr zu bewilligen für seine jeweilige Tätigkeit, sowie statt der statistischen Angabe beim Konsul, die Reeder zu verpflichten, am Jahres-schluß die statistischen Angaben bei einer Behörde des Heimat-



hafens einzurichten, wie es z. B. in Dänemark der Fall ist, so sind diese Vorschläge u. E. zu weitgehend. Eine völlige Aufhebung der Meldefrist ist weder anzustreben, noch zu erreichen, dagegen sind Ermäßigungen zu erstreben und zu erlangen. Der Vorschlag Flensburgs, die Expeditionsgebühr für alle Schiffe und für alle Häfen auf 2,50 Mk. festzusetzen, kann diesseits nicht unterstützt werden. Es würde dies eine ganz erhebliche Entlastung der großen Schiffe und besonders der großen Dampfer sein, während die in der kleinen Fahrt beschäftigten Segler und Dampfer unwesentlich entlastet würden, zumal wenn die vierfache Gebühr als Höchstmaß aufgehoben und der Aufenthalt von 48 Stunden verkürzt würde.

Wir erlauben uns, nachstehende Vorschläge zu machen:

Schiffe bis 400 kbm = 141 R.-T. Br. sind frei von Expeditionsgebühren. Schiffe über 400 kbm Brutto zahlen 1 Pfg. für jede Netto-Registertonne.

Die Meldepflicht bleibt bestehen mündlich oder schriftlich, jedoch bleiben die Schiffspapiere und Musterrolle im Besitz des Kapitäns.

Die Ab- und Anmusterungsgebühren (siehe Anlage II), die Gebühr für Ausfertigung der Musterrolle, sowie für Abänderung derselben werden auf die für die deutschen Seemannsämter gültigen Sätze ermäßigt.

#### Anlage I.

Schoner »Henny«	315,7 kbm = 136,17 R.-T. Brutto
	323,2 » = 114,11 » Netto
152,45 Tonnen Tragfähigkeit à 2,5 Pfg.	= Mk. 3,83
à 5 »	= » 7,65
bei durchschnittlich 10 Häfen à 2,5 »	= » 38,30
à 5 »	= » 76,50
Bark »Amazon«	3976 kbm = 1403,79 R.-T. Brutto
	3794,4 » = 1339,43 » Netto
1790 Tonnen Tragfähigkeit à 5 Pfg.	= Mk. 69,50
bei durchschnittlich 4 Häfen =	» 278,00
D. »Rheinland«	2143,8 kbm = 756,75 R.-T. Brutto
	1284,8 » = 453,53 » Netto
606 Tonnen Tragfähigkeit à 2,5 Pfg.	= Mk. 15,15
à 5 »	= » 30,30
bei 20 Häfen =	Mk. 303,00
	oder » 606,00
»Kaiser Wilhelm II.«	54846,1 kbm = 19360,7 R.-T. Brutto
	17996,8 » = 6352,9 » Netto
8489 Tonnen Tragfähigkeit à 5 Pfg.	= Mk. 424,45
der vierfache Betrag =	» 1697,80
»König Albert«	30148,9 kbm = 10642,5 R.-T. Brutto
	18668,1 » = 6589,7 » Netto
8919 Tonnen Tragfähigkeit à 5 Pfg.	= Mk. 445,95

#### Anlage II.

##### Ausfertigung der Musterrolle.

Deutschland	europäische Häfen	außereurop. Häfen
über 3000 kbm Netto 6 Mk.		
unter 3000 » » 3 »	12 Mk.	18 Mk.

##### An- und Abmusterung.

für jeden Mann 75 Pfg.	2 Mk.	3 Mk.
------------------------	-------	-------

##### Abänderung der Musterrolle.

über 300 kbm 3 Mk.		
unter 300 » 1,50 Mk.	6 Mk.	9 Mk.

**Internationale Schiffvermessung.** Die Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg hat sich bereits im vorigen Jahre

mit der Angelegenheit beschäftigt und damals an das Großherzogliche Staatsministerium in Oldenburg die nachfolgende Eingabe gerichtet:

»Soweit die oldenburgische Segelschiffsflotte in Betracht kommt, interessiert die vorliegende Frage die Reeder des hiesigen Bezirks weniger, denn die Vermessung der Segelschiffe nach dem jetzigen System bietet keinerlei Schwierigkeiten, und es ist für dieselbe bei Abschluß eines internationalen Übereinkommens kaum eine Verbesserung des gegenwärtigen Systems zu erwarten. Dagegen muß zugegeben werden, daß das Moorsomsche Schiffvermessungssystem bei der Vermessung von Dampfschiffen ungleiche Ergebnisse liefert, denn die Vorschriften über die Zulässigkeit der Abzüge lassen verschiedene Auffassungen zu, und es muß beim Bau der Schiffe auf die herrschende Praxis oft mehr Rücksicht genommen werden als wünschenswert erscheint. Bei den Vermessungen tritt aber in Deutschland das Bestreben hervor, das Moorsomsche Verfahren in gleicher Weise anzuwenden, wie es in Großbritannien geschieht, und auf solche Weise hat sich in der letzten Zeit doch herausgestellt, daß im großen ganzen die Vermessungsergebnisse in Großbritannien und in Deutschland einigermaßen gleichartig sind.

Bedauerlich ist es allerdings, daß der nach dem Moorsomschen System in Deutschland ermittelte Netto-Raumgehalt nur in Großbritannien und nicht in allen anderen Staaten anerkannt wird. Es wird aber kaum möglich sein, diesen Übelstand durch ein internationales Übereinkommen vollständig zu beseitigen, und wir können uns in dieser Beziehung nur den Ausführungen des Vorstandes des Kaiserlichen Schiffvermessungsamtes anschließen. Zweifellos ist das englische System verbesserungsfähig, und es ließen sich wohl manche ihm anhaftende Mängel nachweisen, es wird aber wohl schwer sein, etwas besseres dafür einzuführen, und wenn alle anderen seefahrenden Staaten sich denselben, besonders in der Ausführungspraxis, anschließen möchten, so wäre damit ein Zustand erreicht, welcher allseitig befriedigen dürfte.

Für die Vermessung der deutschen Schiffe ist die Gleichmäßigkeit mit der englischen Schiffvermessung, welche nunmehr erzielt worden ist, jedenfalls von großem Werte. Auch einem internationalen Übereinkommen würden Mängel anhaften, welche vielleicht die jetzt erzielte Gleichmäßigkeit mit der größten seefahrenden Nation in Frage stellen könnten. Immerhin kann es nur von Nutzen sein, wenn in einer internationalen Konferenz die gewonnenen Erfahrungen ausgetauscht und Versuche unternommen werden, eine größere Gleichmäßigkeit herbeizuführen.

Im allgemeinen muß anerkannt werden, daß die jetzige Praxis in der Ausführung des Moorsomschen Systems eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem früheren Zustand darstellt, daß erhebliche Unzuträglichkeiten aus der gegenwärtigen Lage der Vermessungsregeln nicht empfunden werden und besonders, daß das herrschende System einen nachteiligen Einfluß auf unseren Schiffsbau vom Standpunkte der Seetüchtigkeit der Schiffe nicht ausübt.

Die genannte Kammer steht auch heute noch auf dem früher zum Ausdruck gebrachten Standpunkt und würde alle auf eine internationale Regelung dieser Frage gerichteten Bestrebungen mit Freuden begrüßen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins

*Schultze.*

## Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten.

### b) Bremen.

**Seefischereifahrzeuge.** Als Ergänzung der im Jahre 1903 erlassenen Vorschriften über die Besetzung der Kauf-

fahrtschiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren ist nach mehrjährigen, gründlichen Vorbereitungen eine Verordnung des Bundesrats, betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge

mit Schiffsführern und Maschinisten, zustande gekommen und am 1. Oktober in Kraft getreten. Die Handelskammer hat in einer Reihe von Gutachten den auf Verhandlungen der Technischen Kommission für Seeschifffahrt unter Zuziehung von weiteren Sachverständigen beruhenden Regierungsvorschlägen im wesentlichen zugestimmt, namentlich auch der zum ersten Mal vorgenommenen Einteilung der Fischerei nach räumlichen Betriebsgrenzen in Küstenfischerei, kleine, mittlere und große Hochseefischerei. Wenn einige der neuen Vorschriften über die Zulassung von Seesteuerleuten zur Führung von Seefischereifahrzeugen und über die Zahl und den Grad der in einzelnen Gruppen geforderten Maschinisten uns als zu weitgehend erscheinen und unsere Widersprüche erfolglos geblieben sind, so dürfen wir wenigstens erwarten, daß die daraus entstehenden Härten in einzelnen Fällen im Wege eines dem Reichskanzler vorbehaltenen Dispenses gemildert werden. Dies gilt namentlich auch rücksichtlich des immer noch bestehenden Mangels an Maschinisten III. Klasse.

#### Befähigungsnachweis der Seedampfschiffsmaschinisten.

Schwierigkeiten scheint immer noch die Frage des Befähigungsnachweises der Seedampfschiffsmaschinisten zu bieten, mit der die Handelskammer sich bereits seit 1898 beschäftigt. Erneute eingehende Verhandlungen der Technischen Kommission für Seeschifffahrt, namentlich auch über die schon in unserem Bericht über das Jahr 1902 erwähnte Einrichtung von Ingenieurklassen für die Bedürfnisse der großen Schnelldampfer dürften die wichtige Frage wesentlich gefördert haben. Die Handelskammer hat von neuem befürwortet, daß die von den beiden größten deutschen Reedereien an ihre leitenden Maschinisten bisher schon gestellten strengeren Anforderungen gesetzlich festgelegt werden, da eine zuverlässige Bedienung der großen Schnelldampfermaschinen in besonderem Maße für die Sicherheit der gesamten Schifffahrt verlangt werden muß.

**Haftung der Reeder.** Unerledigt geblieben ist (auf dem Nautischen Vereinstag) die dem Vereinstage vorgelegte Frage der Beseitigung der Haftung des Reeders für nautisches Verschulden seiner Angestellten, die in dieser Allgemeinheit sowohl die Reederhaftung aus dem Frachtvertrage als auch die außerkontraktliche Haftung in Kollisionsfällen umfaßt. Wir glauben nicht, daß mit einer Verhandlung dieser schwierigen, nach unserer Meinung nur international zu regelnden Fragen im Deutschen Nautischen Verein ein praktisches Ergebnis erzielt wird. Für die von drei hanseatischen Handelskammern im Jahre 1902 angeregten internationalen Vereinbarungen über die Haftung der Reeder aus dem Frachtvertrage dürfte zu unserem Bedauern zurzeit wenig Aussicht bestehen, da im

Auslande die Meinungen über die Angelegenheit noch sehr weit auseinanderzugehen scheinen. Umsoweniger würde aber eine nationale Regelung des Deutschen Reichs allein einen Fortschritt bedeuten.

#### Vermessung der den Suezkanal passierenden Schiffe.

Die Suezkanalgesellschaft hatte im Jahre 1902 ihre auf internationalen Vereinbarungen beruhenden und vom Sultan bestätigten Vorschriften über die Vermessung der den Suezkanal passierenden Schiffe dahin ausgelegt, daß bestimmte Deckaufbauten als zur Aufnahme von Ladung geeignet anzusehen wären und daher vermessen werden müßten, sofern sich der Reeder nicht verpflichtete, diese Räume niemals zu Verladezwecken zu benutzen. Eine einmalige Benutzung sollte den betreffenden Raum dauernd vermessungspflichtig machen. Mit Rücksicht auf Schwierigkeiten, die sich bei der Durchführung dieser Verfügung ergeben haben, hat neuerdings die Suezkanalgesellschaft im Einvernehmen mit dem britischen Board of Trade bestimmte Festsetzungen getroffen, zu welchen Teilen ein für allemal die Deckaufbauten an den Enden und in der Mitte des Schiffes, auf der Back, Brücke und Poop, einerseits zu vermessen, andererseits von der Vermessung befreit sein sollen. Die befreiten Teile sind jedoch nach wie vor der Klausel unterworfen, daß die Befreiung aufhört, sobald in ihnen nur einmal Waren oder Vorräte befördert werden. Die Vermessung der übrigen Teile ist aber auch dann gefordert, wenn diese niemals Ladung enthalten. Die Handelskammer hat in diesem Verfahren eine Härte gegen die Frachtdampferreedereien erblickt, soweit sie insbesondere ihre Brückendeckaufbauten, die auch der Sicherheit des Schiffes wesentlich dienen, grundsätzlich nicht mehr zur Aufnahme von Ladung benutzen. Nach näherer Prüfung erweisen sich die fraglichen Räume, die nach einer Seite vollständig offen und dem Wind und Wetter preisgegeben sind, als solche, die bei der Vermessung für die Suezkanalfahrt schon vom Bruttoreaumgehalt abzuziehen sind. Indem wir dies geltend gemacht haben, sind wir zugleich mit Rücksicht auf die in den 30 Jahren des Bestehens der Suezkanalregeln von den Reedern vorgenommenen und demnächst auch gesetzlich geforderten Vergrößerungen der Wohn-, Schlaf- und Baderäume der Schiffsbesatzung und die demgegenüber hervortretende Unzulänglichkeit der Abzüge vom Bruttoreumgehalt zur Ermittlung des vermessungspflichtigen Nettoreumgehalts dafür eingetreten, daß eine internationale Kommission zur Revision der Vermessungsregeln eingesetzt werde. Wir hoffen, daß die Suezkanalgesellschaft sich zu derartigen Revisionsverhandlungen bereit erklärt.

(Fortsetzung folgt.)

## Schiffbau.

### Bananfräse.

Die Reederei J. Jost, Flensburg, beauftragte die Eiderwerft, Aktiengesellschaft in Tönning, mit der Lieferung eines **Frachtdampfers** von folgenden Hauptdimensionen: 208' 3"  $\times$  39' 6"  $\times$  22' 4". Tragfähigkeit 3000 Tons. Ausgerüstet wird der Dampfer mit einer Maschine von 460  $\times$  780  $\times$  1250 mm Zylinderdurchmesser bei 850 mm Hub, die ihren Dampf aus zwei Kesseln von zusammen etwa 260 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck erhält und imstande sein wird, dem beladenen Schiff eine Geschwindigkeit von 8 3/4 Knoten zu verleihen.

Die Schiffswerft von Caesar Wollheim in Breslau hat kürzlich den Bau **zweier Tankleichter** von 420 t Tragfähigkeit für die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft übernommen. Die beiden Fahrzeuge, welche bereits in diesem Frühjahr abzuliefern sind, erhielten die Baunummern 124/5, was ein berechtigtes Zeugnis für die große Leistungsfähigkeit der erst seit 4 Jahren bestehenden Werft ablegt.

### Stapellänfe.

Auf der Neptunwerft in Rostock lief der für die Rostocker Reederei Aug. Cords erbaute Dampfer **»Heinrich Gehrke«** vom Stapel. Der Neubau mißt: 238'  $\times$  35' 6"  $\times$  17' 4"; 2100 t Tragfähigkeit. Zur Fortbewegung wird dem Schiffe eine Maschine von ca. 600 indizierten Pferdekraften dienen, die ihm eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 9 Knoten in beladenem Zustande verleihen soll.

### Probefahrten.

Die nach der Unterelbe gerichtete Probefahrt des für die Hamburg-Amerika Linie bei Blohm & Voß, Hamburg, erbauten Dampfers **»California«** verlief zur allgemeinen Zufriedenheit und hatte die Abnahme des Schiffes zur Folge. Der Neubau, ein für die Fahrt nach der Westküste von Südamerika bestimmter Passagier- und Frachtdampfer mißt: 125  $\times$  15,4  $\times$  9,6 m; Deplazement 11 380 Tons. Acht wasserdichte Schotten; Doppelboden für 1000 Tons Wasserballast; vierfache Expansionsmaschine mit 2800 ind. HP.; drei Einendekessel auf 15 Atm. Überdruck konzessioniert; Fahrtgeschwindigkeit 11,5 Seemeilen;

Einrichtungen für 44 Passagiere I. Klasse, für 28 Passagiere II. Klasse und 62 Passagiere III. Klasse.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

#### Tod des Steuermanns an Bord der Bark »Thalassa«.

Der Spruch des Seeamts lautet:

»Der zweite Steuermann Ernst Otto Hochfetter ist am 20. August 1904 auf der Bark »Thalassa« durch Sturz aus dem Großtopp an Deck tödlich verunglückt. Der zweite Steuermann war hinaufgeschickt, um das Herunternehmen der Royalraa, das vom Kapitän angeordnet worden war, auszuführen. Durch das Schlingern des Schiffs und das Schlagen der Royalraa, brach die Bramstänge über dem Eselshaupt und riß den Steuermann in die Tiefe. Der Matrose Seegert, der gleichfalls bei dieser Arbeit im Großtopp war, konnte sich retten. Kapt. Heling hat die Gefahr, die mit dem Arbeiten im Topp unter den gegebenen Verhältnissen verbunden war, anscheinend unterschätzt.«

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

In der am 17. Januar abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrates der Hamburg-Amerika Linie wurde beschlossen, der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 9% in Vorschlag zu bringen. — Der Aufsichtsrat der Hamburg-Südamerikanischen D.-Ges. beschloß, der Generalversammlung eine Dividende von 8% vorzuschlagen (6 im Vorjahre).

Der Norddeutsche Lloyd hat sich infolge der günstigen Resultate, welche er mit den Clayton-Apparaten erzielt, entschlossen, auch seine kürzlich bei verschiedenen Werften in Bau gegebenen neuen Fracht- und Passagierdampfer mit den Clayton-Apparaten auszurüsten.

Seeamt und Reichskommissar in Bremerhaven haben aus Anlaß eines tödlichen Unfalls, von dem ein Leichtmatrose des Schoonergalliot »Alfred« betroffen wurde, der Einführung von selbstleuchtenden Rettungsbojen das Wort geredet.

### Ausland.

Nachdem sich nun auch die englischen Reedereien über die Revision ihrer Abkommen geeinigt haben, darf der transatlantische Tarifstreit als endgültig erledigt angesehen werden.

Der Suez-Kanal wird demnächst auch mit drahtloser Telegraphie versehen sein. Mit Erlaubnis und unter Aufsicht der ägyptischen Regierung ist die Einrichtung eines Marconi-Funkentelegraphen für den Kanal in Angriff genommen worden. Er soll in Port Said gegen Ende des Jahres 1905 in Betrieb gesetzt werden.

## Vermischtes.

**Feuerschiff nördlich von Norderney.** Im preußischen Etat sind als Anteil Preußens Mk. 341 900 für den Neubau eines Feuerschiffes nördlich von Norderney mit folgender Begründung eingestellt: Bei der fortgesetzten Steigerung des Schiffsverkehrs im südlichen Teile der deutschen Bucht der Nordsee ist das Bedürfnis, zur Sicherung der Schifffahrt ein Feuerschiff nördlich der Insel Norderney auszulegen, in nautischen Kreisen dringend empfunden und lebhaft geltend gemacht worden (Antrag des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine aus dem Jahre 1903. D. R.) Verhandlungen mit den an der

Auslegung des Schiffes gleichfalls interessierten Bundesstaaten Bremen und Hamburg haben ergeben, daß die Senate dieser Staaten, unter Vorbehalt der Mitgenehmigung der Bürgerschaften, die Hälfte der Baukosten und die Kosten der Unterhaltung und des Betriebes zu übernehmen bereit sind. Der preußische Anteil der ohne Bauleitungskosten auf Mk. 683 800 berechneten Kosten des Neubaus des Schiffes einschließlich eines Reserveschiffes und der für die Gasversorgung der Schiffe nötigen Einrichtungen beträgt hiernach Mk. 341 900. Die Kosten der Unterhaltung und des Betriebes beider Schiffe einschließlich der Versicherungsprämie werden jährlich Mk. 57 000 betragen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 16. Januar. Nach dem Berichte des Kassierers Herrn Kapt. Messtorff bestand am 31. Dez. 1904 das Vereinsvermögen aus Mk. 3394,43 in der Sparkasse (Zunahme Mk. 395,54) und Mk. 618,93 in Baar (Zunahme Mk. 341,28). Der Mitgliederbestand von 374 war um 18 Personen gestiegen. Der Verein beschäftigte sich sodann mit der Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Vergehen der Schiffbesatzung, mit einem Gegenstand, der von einer 16gliedrigen Kommission vorberaten worden war. Als Referent der Kommission legte Herr Amtsrichter Dr. Schaps deren Beschlüsse in längerer, durchdachter Ausführung vor und beantragte, nachdem er die Haftfrage von rechtlichen und praktischen Gesichtspunkten beleuchtet hatte, eine Ablehnung der Haftbeseitigung. Herr Dr. Gütschow, der bekanntlich die Haftbeseitigung beantragt und diesem Gedanken schon wiederholt in Wort und Schrift an verschiedenen Stellen Ausdruck gegeben hatte, brachte eine Resolution ein, die zwar auch die Einführung der Haftbeseitigung verneint, andererseits aber auch, im Gegensatz zum Referenten, die Gründe für und wider die Ablehnung anführt. Im Anschluß daran stellte und begründete er, als Ergebnis der weiteren Beratungen der Kommission, folgende zwei (später etwas modifizierte) Anträge:

1) »Da aber ein großer Teil der Kollisionen nicht durch eigentliches Verschulden, sondern durch entschuldbaren Irrtum über die Sachlage (error in judgement) herbeigeführt wird, so hält der Verein es für wünschenswert, daß die Gerichte mehr als bisher diesem Unterschiede ihre Aufmerksamkeit zuwenden.«

2) »Die Haftung des Reeders des Schleppers für durch Verschulden des geschleppten Schiffes und die Haftung des Reeders des eingeschleppten Schiffes für durch Verschulden des Schleppers herbeigeführte Kollisionsschäden, die auf der rechtlich und tatsächlich unhaltbaren Annahme beruht, daß die Besatzung des einen Schiffes zur Besatzung des anderen Schiffes gehöre, ist ungerechtfertigt und daher zu beseitigen.«

Herr Dr. Ehlers, der sich unter Bezugnahme auf die Wichtigkeit der Rechtsprechung in Kollisionssachen durch ordentliche Gerichte, auf den Standpunkt des Referenten stellte, im Übrigen aber den ersten Antrag des Vorredners unterstützte, beschäftigte sich in anregender Weise mit dem Gedanken, daß die strafrechtliche Aburteilung nautischer Vergehen der Kapitäne und Schiffsoffiziere den Straf- und Schöffengerichten zu nehmen und der Kammer für Handelssachen zu übertragen seien. Vor dieser Instanz, weil ihre Richter mit den einschlägigen Verhältnissen aus praktischer Erfahrung vertraut seien, würden die nautischen Verschulden eine verständnissvollere Beurteilung finden. Einige Bemerkungen des Redners über die Behandlung der Haftbeseitigung gaben Herrn Dr. Dahn Veranlassung, die Ausführungen des Referenten über die Tätigkeit der Kommission in geistreicher Weise zu ergänzen und namentlich dem kurzgefaßten Antrag des Referenten gegenüber der umfangreichen Resolution des Herrn Dr. Gütschow den Vorzug zu geben. Dagegen unterstützte er die beiden Sonderanträge, wobei er einer Abänderung des Antrages 1, der Herr



Dr. Gütschow zustimmte, das Wort redete. Zur Sache sprachen noch die Herren Schroedter und Dir. Plass, wobei der Letztere, indem er den geringen Prozentsatz (7—8 pCt.) der Deutschen dem hohen (85 pCt.) der englischen Handelsmarine gegenüberstellte, auf die Unmöglichkeit hinwies, die Haftbeseitigung von deutscher Seite zu beantragen, wenn man den entschiedenen aus den besonderen englischen Verhältnissen begründeten Widerstand der englischen Reeder kennt. Die *Versammlung lehnte sodann*, indem sie sich auf den Standpunkt des Referenten stellte, die *Haftbeseitigung der Reeder ab* und beschloß, in Anbetracht dieser Stellungnahme, die Angelegenheit nicht auf dem Nautischen Vereinstag zur Sprache zu bringen. Über die von Herrn Dr. Gütschow gestellten beiden Sonderanträge wurde die Beschlußfassung ausgesetzt und bestimmt, sie später, nach dem Vereinstage, einer eingehenden Erörterung zu unterziehen. Die Versammlung kam ferner zu dem Ergebnis, die Gebührenfrage im Suezkanal auf die Tagesordnung des Vereinstages zu stellen; ein Beschluß, der dem Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, weil der 16. Januar der letzte Termin zum Stellen von Anträgen für den Vereinstag ist, auf telegraphischem Wege übermittelt werden soll. — Nächste Sitzung am 23. Januar.

#### Nautischer Verein zu Bremen.

Am Donnerstag, den 12. ds. fand in Bremen die Gründung eines Nautischen Vereins statt. Der Vorsitzende des Vereins der Reeder des Unterwesergebiets, Herr Präsident Plate, leitete die Versammlung ein und betonte, daß aus der überaus großen Zahl von Anmeldungen, die bis zum Tage der Gründung auf über 600 gestiegen sei, wohl der Schluß gezogen werden dürfe, daß die Gründung eines derartigen Vereins in Bremen einem Bedürfnis entspreche und in der gesamten Bevölkerung freudigen Wiederhall gefunden habe. Wenngleich die nautischen Interessen auch bisher schon im Verein der Reeder und in der Handelskammer ihre Vertretung gefunden haben, so hätte doch eine Stelle in Bremen gefehlt, wo bei breitester Grundlage sowohl unmittelbar nautisch-praktische Fragen, wie auch theoretische, ideale oder gesetzgeberische Fragen besprochen werden können. Diesem Übelstande abzu- helfen, würde die Aufgabe der neuen Vereinigung sein, und er freue sich, die zahlreich erschienenen Herren hier begrüßen zu können. — Die Versammlung schritt hiernauf zu der Beratung der Satzung, deren Entwurf mit einigen redaktionellen Änderungen angenommen wurde. Als Zweck des Vereins ist die *»Förderung aller Interessen des deutschen Seewesens«* bezeichnet. Mitgliederversammlungen sind in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April mindestens monatlich einmal in Aussicht genommen. Im Anschluß an diese Beratung wurde der Vorstand gewählt, und zwar zum Vorsitzenden Herr Direktor H. A. Nolze, zum stellvertretenden Vorsitzenden Herr Prof. Dr. Schilling, zu Beisitzer die Herren Rechtsanwalt Edzard und Inspektor Wisting (von der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa«), zum Rechnungsführer Herr Fr. Röck und zu Schriftführern die Herren Kapitän Thalenhorst und Syndikus Rösing.

Herr Direktor Nolze sprach bei der Übernahme des Vorsitzes mit seinem Dank die Hoffnung aus, daß der Nautische Verein segensreich für die Entwicklung deutscher Schiffahrt und deutschen Seewesens wirken und die allseitige Unterstützung seiner Mitglieder finden möge. Auf seinen Antrag wurde beschlossen, daß der neue Verein auch die Mitgliedschaft des Deutschen Nautischen Vereins erwerben solle. Die erste Mitgliederversammlung soll Anfang Februar stattfinden. Bis dahin würde die Tagesordnung des Deutschen Nautischen Vereins veröffentlicht und zur Verhandlung in dem Verein vorbereitet sein. In dieser Versammlung würden auch die Delegierten des Vereins für die diesjährige Tagung des Deutschen Nautischen Vereins zu wählen sein. Am Schlusse

der Versammlung berichtete Herr Kapitän Thalenhorst über einen Vorgänger dieses Nautischen Vereins, der in den Jahren 1865—1878 schon bestanden habe und sich mit manchen Fragen allgemeinen Interesses, z. B. der Frage der Schulschiffe, des Matrosenmangels, der Nebelsignale und anderen beschäftigt habe. Die Protokolle dieses Vereins seien bis jetzt in der Verwahrung des Seeschiffer-Vereins »Columbus« gewesen, der aber beschlossen habe, sie dem neuen Vereine zur Aufbewahrung und als Material zu übergeben.

#### Nautischer Verein in Oldenburg.

Wie wir erfahren, ist kürzlich unter dem Vorsitz von Herrn Geh. Kommerzienrat Schultze in Oldenburg ein Nautischer Verein gegründet worden, der sich in der Hauptsache den Interessen der kleinen Schiffahrt widmen will. In den Vorstand wurden gewählt die Herren: Geh. Kommerzienrat Schulze, 1. Vorsitzender; Konsul Mahlstedt, 2. Vorsitzender; Syndikus Dr. Dursthoff, 1. Schriftführer; Hafenmeister Meyer, 2. Schriftführer; Ziegeleibesitzer C. Dinklage, Kassenführer.

#### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 18. Januar. II. Vorsitzender Kapt. Bendix leitete die Versammlung. Als ordentliches Mitglied wurde aufgenommen Kapt. Adolph Nicolai. Nach Verlesung der Eingänge und der für die General-Versammlung eingegangenen Anträge, beschäftigte sich der Verein auf Antrag des Stettiner Vereins mit dem Thema »Nabfahrt« — ein Punkt der Tagesordnung des diesjährigen Verbandstages — unter Bezugnahme auf die Besetzung der in dieser Fahrt befindlichen Schiffe mit Führern, die nicht einmal im Besitze eines Patentes für Schiffer auf kleiner Fahrt sind. Hierzu wurde allseitig befürwortet, daß die durch das Gesetz zugelassenen Ausnahmen nicht generell gegeben werden dürften, sondern diese, vor ihrer Genehmigung, für jeden einzelnen Fall eingehend geprüft werden müßten; im übrigen wurden die Delegierten des Vereins instruiert, das Vorgehen des Stettiner Vereins in dieser Angelegenheit nachdrücklichst zu unterstützen. Weiter wurde auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft in eine Beratung über die Frage einer »wirk- samen Oberflächen-Ventilation bei Kohlenladungen« eingetreten, für welchen Gegenstand eine vom Verein ernannte Kommission ihren Bericht vorgelegt hat. Diese Frage wird zur weiteren Erörterung den Einzelvereinen des Verbandes in der internen Sitzung des diesjährigen Verbandstages vorgelegt werden. — Nächste Sitzung am 25. Januar, General-Versammlung. Tagesordnung: 1) Jahresbericht; 2) Kassenbericht; 3) Vorstandswahl; 4) Erledigung der eingegangenen Anträge.

#### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 12. Januar abgehaltenen außerordentlichen Mitgliederversammlung wurden 11 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befanden sich die von Navigationslehrer E. Matthies in Altona herausgegebenen »Nautischen Tafeln für Nord- und Ostsee und den englischen Kanal«. Das Erscheinen des Buches wird den Mitgliedern durch das offizielle Organ des Vereins »Seefahrt« bekannt gegeben werden. Auf der Tagesordnung stand Bekanntgabe des Vermögensstandes des Vereins für das Jahr 1904. Es wurde eingehend hierüber Bericht erstattet, woraus hervorging, daß das Gesamtvermögen des Vereins im Laufe des verflossenen Jahres beträchtlich gestiegen ist, trotzdem die Vereinskasse durch Erweiterung des Betriebes und durch Neuerungen außergewöhnlich stark beansprucht worden war. Der Vermögensstand wurde von der Versammlung als richtig anerkannt.

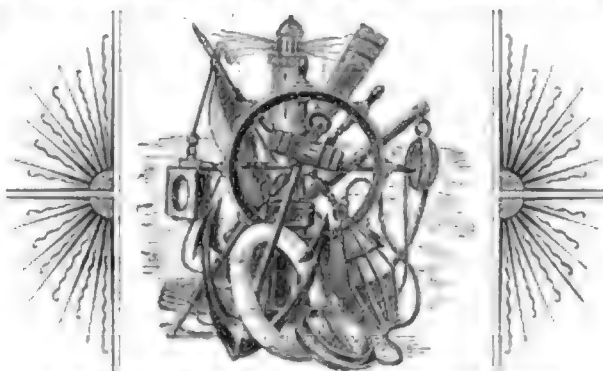
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stabbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Zum Verbandstage.

Der Seeschiffer-Verein „Weser“ teilt mit, daß er durch drei Delegierte auf dem Verbandstage vertreten sein wird.

Der Seeschiffer-Verein in Danzig gibt bekannt, daß sein Vorsitzender, Herr Navigationslehrer *Doebler*, als Delegierter auf dem Verbandstage erscheinen wird.

Der Hamburger Seeschiffer-Verein schickt die Herren Kapt. *Bendix*, *Hilgendorf*, Navigationslehrer *Weltzien*, sowie ein weiteres, noch später zu wählendes Mitglied als Delegierte nach Berlin.

Als Verbandsdelegierte erscheinen der Vorsitzende und Schriftführer des geschäftsführenden Vereins, die Herren *Schroedter* und *Lewens*.

## Tagesordnung des Verbandstages.

Die drei Wochen vor dem Verbandstage den Regierungen und den Einzelvereinen bekannt gegebene Tagesordnung lautet:

### I. Tag: (6. Februar)

1. *Geschäftliches*: Geschäftsbericht, sonstige Mitteilungen, Wahl des geschäftsführenden Vereins.
2. *Tieftadelinie* (Interpellation).  
Seeschiffer-Verein »Stettin«, Stettin.
3. *Befähigungs-Nachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute* (Anrechnung der Fahrzeit für die Schifferprüfung auf großer Fahrt).  
Ref.: Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg.
4. *Abgrenzung der Fahrten*.  
Ref.: Seeschiffer-Verein in Danzig.  
Korref.: Seeschiffer-Verein »Stettin«, Stettin.
5. *Kleinschiffer als Wachhabende*.  
Ref.: Seeschiffer-Verein »Stettin«, Stettin.  
Korref.: Verein Flensburger Seeschiffer.

### II. Tag: (7. Februar)

6. *Monddistanzen*.  
Ref.: Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.  
Korref.: Seeschiffer-Verein »Stettin«, Stettin.
7. *Unterwassersignale*.  
Ref.: Seeschiffer-Verein »Weser«, Bremerhaven.
8. *Nordhinder Feuerschiff*.  
Ref.: Seeschiffer-Verein »Weser«, Bremerhaven.
9. *Bessere Bezeichnung der Einfahrt in den Rigacker Meerbusen*.  
Ref.: Seeschiffer-Verein »Stettin«, Stettin.
10. *Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Verschulden der Schiffsbesatzung bei Kollisionsfällen*.  
Ref.: Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
11. *Vortrag des Herrn Marine-Baumeister Neudeck über Dampfturbinen*.

Nach Schluß des offiziellen Teiles der Verhandlungen, am I. Tage, interne Sitzung der Delegierten.

**Allgemeines.** 1. Sonntag, den 5. Februar, Abends 9 Uhr, gesellige Zusammenkunft im »Spatenbräu«, Friedrichstraße 172, obere Etage.

2. Beginn der Verhandlungen am 6. Februar um 10 Uhr Vormittags im Ecksaal des Hotel Kaiserhof (Eingang Mauerstraße).

3. Einführung von Gästen ist gestattet.

Der geschäftsführende Verein hofft mit der Auswahl des »Spatenbräu«, als Zusammenkunftsort am 5. Februar, mehr Glück als im Vorjahre zu haben, wo für die Benutzung der Mitglieder ein Zimmer in einem anderen Restaurant von seinem Inhaber schriftlich in Aussicht gestellt worden war, während sie bekanntlich genötigt wurden, an verschiedenen, mit fremden Gästen besetzten Tischen Platz zu nehmen, womit der Zweck, der mit den geselligen Zusammenkünften beabsichtigt wird, nicht erfüllt werden konnte.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stabbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsanfragen an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 4.

Hamburg, den 28. Januar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte in 1904. — Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten (Fortsetzung). — Deutscher Nautischer Verein (Sechstes Rundschreiben). — Seeamtsentscheidungen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Bergelohnansprüche eines staatlichen Schiffes.

Unter sieben Schleppdampfern, denen es gelang, ein auf Grund sitzendes Schiff wieder flott zu machen, war auch das dem preußischen Fiskus gehörige Fahrzeug »Triton«. Sein Anspruch auf Hilfslohn wurde vom geborgenen Schiffe als berechtigt bestritten, ebenso wurde behauptet, daß der Besatzung dieses staatlichen Schiffes wegen ihrer Beamteneigenschaft keine Anteilnahme am Hilfslohn, wie sie § 749 H. G. B. vorsieht, zustehe. Das Landgericht war gegenteiliger Ansicht. Zugegeben wird vom Gericht, daß, abgesehen von einem Zwischenfalle (§ 740), nur solche Schiffe auf Hilfslohn ein Anrecht haben, die von ihrem Reeder zum Erwerbe durch die Seefahrt in Fahrt gesetzt werden. »Triton« sei ein dem Staate gehöriges Feuerschiff, und diene als solches seinem Eigentümer nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt. Im vorliegenden Falle liegt aber, wie das Gericht ausspricht, die Sache anders. Nach der Darstellung des Kapitäns S., deren tatsächliche Angaben von der Klägerin nicht bestritten sind, dient das Schiff während eines Teils des Jahres als Bugsier-Dampfer und zwar nicht nur für Staatsschiffe, sondern auch für Kauf-fahrteischiffe, und seine Leistungen als Bugsier-dampfer werden dem Fiskus nach einer im Amts-blatt veröffentlichten Taxe bezahlt. Der Dampfer dient daher dem Fiskus, neben anderen Zwecken, auch zum Erwerbe durch die Seefahrt, und da § 484 H. G. B. nicht voraussetzt, daß ein Schiff ausschließlich solchem Erwerbe diene, ist der Wider-kläger als Reeder des »Triton« anzusehen und zur

Geltendmachung des Hilfslohnes nach § 749 H. G. B. berechtigt. Gegenüber der erwähnten Anzweiflung des Rechtsanspruches der Besatzung des »Triton« auf Hilfslohn (unter Hinweis auf § 749) vertritt das Landgericht den Standpunkt, daß es eine interne Angelegenheit des rettenden Schiffes sei, auf die das gerettete Schiff sich nicht berufen kann, wenn

»wegen besonderer, zwischen Reederei und der Mann-schaft des rettenden Schiffes bestehender Rechtsverhältnisse eine andere als die im § 749 vorgesehene Verteilung statt-finden muß (wie in jenem Paragraphen schon eine ander-weite vertragliche Regelung in's Auge gefaßt ist). Aus einer Verfügung der Ministerien geht auch hervor, wie diese Frage geregelt werden soll, insbesondere, daß keineswegs die Mannschaft von dem Hilfslohn ausgeschlossen sein, sondern an demselben nach bestimmten, von der Verteilung der gewöhnlichen Fälle abweichenden Regeln Teil haben soll.«

Ein Einspruch ist gegen diese Entscheidung nicht erfolgt. Also ein rechtskräftiges Urteil, das Beachtung verdient.

#### Über die Schiffbautätigkeit in 1904

gibt sich die »Shipping Gazette« schwermütigen, retrospektiven Betrachtungen hin. Warum? Weil von dem Viertel, um das das letzte Jahr hinter seinem Vorgänger an neugebauten Raumgehalt zu-rückgeblieben ist, ein sehr erheblicher Prozentsatz auf die Bauergebnisse britischer Werften fällt. Im Gegensatz zum Auslande, das im großen und ganzen seinen eigenen Bedarf zu decken vermag, ist die Prosperität mehrerer britischer Werften von Bestellungen des Auslandes abhängig. Eine Be-hauptung, die von Jahr zu Jahr zutreffender wird,



weil die meisten maritimen Länder darauf bedacht sind, ihre Schiffbauindustrie zu entwickeln, und weil der Bedarf an Neubauten eher hinter der ständig wachsenden Leistungsfähigkeit der Werften bleiben als sie übertreffen dürfte. Aus diesem Grunde geht die englische Schiffbauindustrie, im Gegensatz zur ausländischen (hier als Kollektivbegriff aufgefaßt) Konkurrenz, einer Niedergangsperiode entgegen. An sich mag diese Sachlage vom englischen Standpunkt aus bedauerlich sein, weil vielleicht im Laufe der Jahre einige Werften zum Einstellen ihres Betriebes gezwungen werden könnten, zu weiterführenden Folgerungen gibt sie keinen Anlaß. Der Bedarf englischer Reeder, der doch sozusagen ausschließlich auf britischen Werften gedeckt wird, ist so bedeutend, daß die englische Schiffbauindustrie, will sie jenen Ansprüchen gerecht werden, auf der Höhe der Entwicklung bleiben muß und ihre Leistungsfähigkeit nicht einbüßen darf. Beachtung verdienen aber die Beobachtungen des englischen Weltblattes über die Schiffbautätigkeit anderer Länder. Im Gegensatz zu den Ver. Staaten, deren Werften vorwiegend dem Bedarf der Schifffahrt an der Küste und auf den Großen Seen ihre Existenzberechtigung verdanken, steht Deutschland, der Schiffbauer für die Ozeanfahrt. »Die Deutschen mögen uns noch mit wenigen Bauaufträgen begünstigen, ihr Land ist aber in dieser Beziehung völlig unabhängig von uns. Unabhängig, weil der Staat den Schiffbau fördert (zollfreie Einfuhr von Schiffbaumaterialien) und wegen „the undoubted possession of the ship-building instinct.“ Wir haben sowohl im Schiffbau- wie im Reedereiwesen mit den Teutonen mehr als mit irgend einem anderen Konkurrenten zu rechnen.« Eine Anerkennung, die wir gerne registrieren, weil sie diesmal ohne unangenehmen Beigeschmack ausgesprochen zu sein scheint. Nachdem dann noch über Frankreich, die skandinavischen Länder und über Japan einige belanglose Bemerkungen ausgesprochen worden sind, wird die außergewöhnlich geringe russische Bautätigkeit des letzten Jahres festgestellt. »Der moskowitzische Ausfall wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach, für Deutschland vorteilhaft erweisen, das von mehr als einem Standpunkt aus der Gewinner an den Schicksalsschlägen seines großen Nachbarn ist«; damit schließt der Verfasser.

#### Seemaschinist oder Schiffsingenieur?

In der »Seemaschinen-Zeitung«, dem Organ des Verbandes Deutscher Seemaschinen, wird von einem Mitarbeiter eine Trennung sämtlicher Maschinen auf Seedampfern in zwei große Kate-

gorien befürwortet. In »Schiffs-Maschinenmeister«, Maschinisten mit Patenten III. und IV. Klasse, und in »Schiffs-Ingenieure«, Maschinisten mit Patenten I. und II. Klasse. Betriebsleiter, die Sonderexamen, wie es die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd vorschreiben, abgelegt haben, sollen den Titel »Chef-Ingenieur« führen. Diesen Vorschlägen gibt die »Seemaschinen-Zeitung« folgendes Begleitwort auf den Weg:

»So dankenswert diese Anregungen auch immer sind, darf doch nicht übersehen werden, daß der Verband Deutscher Seemaschinen grundsätzlich daran festhält, daß eine Teilung des Maschinistengewerbes in zwei Stufen, nämlich in das Gewerbe des Maschinisten und das des Ingenieurs, wie dies seitens der beiden größten deutschen Reedereien gewünscht wird, mindestens überflüssig, wenn nicht gar nachteilig für den Beruf ebenso wie für die Reederei ist. Daß die nach den heute geltenden Prüfungsbestimmungen an die einzelnen Klassen gestellten Anforderungen nicht mehr genügen, hat unser Verband stets anerkannt und auch einen Antrag auf Verschärfung derselben bereits vor 6 Jahren gestellt. Das hat aber mit der Titulatur gar nichts zu tun. Wie eine Reederei ihre Angestellten bezeichnen will, muß derselben nach wie vor überlassen bleiben. Ebenso wenig wie es ein Kapitänspatent gibt, gibt es ein Offizierspatent, sondern immer nur Schiffer-, bzw. Steuermannspatente. Wird nun für das Maschinistenpatent der oberen Klassen das Ingenieurpatent in Vorschlag gebracht, warum dann nicht auch für die unteren Klassen. Früher war doch die Bezeichnung erster, zweiter, dritter und auch vierter Ingenieur gang und gäbe. Die Hauptsache ist und bleibt immer die Höhe der an den Einzelnen gestellten Anforderungen, aber keineswegs der Titel. Und wenn heute noch hier und da einem Fabrikbesitzer oder dem Leiter eines größeren stationären Betriebes die Seemaschinen-Prüfung unbekannt ist, so wird das wohl mit der Zeit aufhören, zumal wenn jeder Kollege, der sich um eine Stellung an Land bewirbt, den Titel Ingenieur für sich in Anspruch nehmen würde. Dieser Titel ist frei und muß frei bleiben, wenn nicht eine große Mehrheit von Angehörigen technischer Berufe zu gunsten einer kleiner Minderheit benachteiligt werden soll.«

So richtig es gewiß ist, daß Leistungen und nicht Titel Vorbedingung für das Fortkommen des Einzelnen im Schifffahrtsbetriebe sind, so bleibt auf der anderen Seite doch auch selten beim Appell an die Eitelkeit die Wirkung aus. Je klangvoller der Titel, desto höher die gesellschaftliche Stellung; in Deutschland mehr als irgendwo. Den Wirkungen dieses Faktors wird sich der Seemaschinenstand auf die Dauer ebenso wenig entziehen können, wie es andere ihm verwandte Berufsstände vermocht haben. Man kann diese Sachlage bedauern, ändern läßt sie sich heute nicht mehr. In der Sache selbst sind wir der Meinung, daß der Leiter eines Maschinenbetriebes, wie diese auf unseren großen transatlantischen Dampfern zu finden sind, dasselbe Anrecht auf den Titel »Ingenieur« hat, wie sein Kollege in der Kriegsmarine.

## Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte in 1904.

### I. Kollisionen.

Die Entscheidungen der englischen Appellations-Gerichte in Schifffahrtssachen — nur diese können hier in Betracht kommen — dürften für jeden, der der Schifffahrt nahe steht, und zwar nicht zum wenigsten für die aktiven Seeleute von Interesse sein. Unter den Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe, der »Admiralty Division«, des »Court of Appeal«, des »Privy Council« und des »House of Lords« haben natürlich Kollisionsfälle die erste Stelle eingenommen. Im Jahre 1903 wurden dort 63 Kollisionsfälle zur Entscheidung gebracht, im Jahre 1904 wurden zusammen 76 Kollisionsfälle verhandelt, von denen 67 zur Entscheidung gelangten. In 16 Fällen von diesen 67 wurden beide Schiffe, in 49 Fällen eins der kollidierenden und einmal wurden 2 Schiffe einem dritten gegenüber für schuldig befunden. Unter den 136 an diesen Fällen beteiligten Fahrzeugen waren 117 Dampfer, 17 Segler und 2 Leichter. Davon wurden 78 oder  $\frac{2}{3}$  der beteiligten Dampfer, 5 d. h. etwa  $\frac{1}{4}$  der beteiligten Segler und kein Leichter für schuldig befunden. Die Gründe hierfür zu finden, ist nicht schwierig. Die gewöhnlichste Ursache von Kollisionen ist *schlechter Ausguck*; da nun aber der Dampfer dem Segler aus dem Wege gehen muß, so wird schlechter Ausguck für den Dampfer ohne Ausnahme verhängnisvoll, während er, soweit es sich um daraus entstehende Haftpflicht handelt, für den Segler von geringerem Belang ist.

Die nächste häufigste Ursache von Kollisionen ist *zu große Geschwindigkeit bei dickem Wetter*, wobei natürlich der Dampfer gewöhnlich Schuld hat, wenigstens sehr wahrscheinlich in Wirklichkeit und ganz sicher vor dem Gesetz. Für den Segler ist die Versuchung, bei nebligem Wetter schnell zu fahren, in den meisten Fällen, weil nur wenig Wind ist, gar nicht vorhanden, oder sie ist doch nicht so groß, daß er sich über die Vorschriften hinwegsetzt; auf Dampfern dagegen ist es sehr schwer, der Versuchung: bei nebligem Wetter mit unzulässiger Geschwindigkeit zu fahren, zu widerstehen.

Das sind die Hauptlehren, die sich aus der Gesamtheit der Kollisionsfälle ziehen lassen. Andere Lehren lassen sich noch aus einzelnen Fällen ableiten, besonders solche über die Auslegung der internationalen Vorschriften des Seestraßenrechts. So verständlich diese Vorschriften im ganzen sein mögen, so hat sich doch gezeigt, daß einige ganz dringend autoritativer Auslegung oder anderer Fassung bedürfen.

Was zunächst die *Lichterführung* anlangt, so entstehen vor den englischen Gerichten darüber selten Schwierigkeiten. Gewöhnlich handelt es sich

nur um die Frage, ob die Signallaternen gebrannt haben, nicht aber darum, ob die Lichter den gesetzlichen Bestimmungen entsprochen haben. Gelegentlich entstehen jedoch Schwierigkeiten, besonders wenn es sich um die *Lichterführung der Fischerfahrzeuge* handelt. Die englischen Vorschriften über die Signale und die Lichterführung der Fischerfahrzeuge sind in der Tat recht verwickelt, die Fischerfahrzeuge kommen nicht allein unter verschiedenen Vorschriften je nach der Beschäftigung, der sie gerade obliegen, sondern sie müssen auch je nach ihrer Größe, nach der Gegend, wo sie sich aufhalten, und je nachdem sie Dampfer oder Segler sind, verschiedene Signale machen; und es zeigte sich bei der Verhandlung über eine Kollision zwischen dem Fischdampfer »Anson« und dem Dampfer »London«, bei der der Fischdampfer in den Grund gerannt wurde — wie man annahm, ohne daß der Dampfer »London« schuld daran sei, — wie unklar die englischen Vorschriften sind. Es handelte sich dabei kurz um Folgendes: Der Fischdampfer »Anson« fischte bei Spurn im nebligen Wetter mit dem Schleppnetze, er ließ die Dampfpeife nach Art. 15 wie ein gewöhnlicher Dampfer ertönen und wurde vom Dampfer »London« in den Grund gerannt. Das Gericht entschied, daß der »Anson« Signale nach Art. 9 der Vorschriften von 1897 hätte geben müssen. Dieser Artikel ist aber in England nicht eingeführt und deshalb bleibt der Artikel 10 der alten Vorschriften von 1884 in Kraft, wonach ein mit dem Schleppnetz fischendes Fahrzeug bei Nebel mindestens alle 2 Minuten abwechselnd einen Ton mit dem Nebelhorn machen und die Glocke läuten soll. Es wurde eingewendet, daß diese Vorschrift nur für Segelfischer gelte. Das Gericht war jedoch der Meinung, daß er auch auf Fischdampfer Anwendung finde, wobei jedoch der Richter sagte, »er sei sich durchaus nicht sicher, wie die Vorschrift gemeint sei.« In diesem Falle kam es nun gar nicht darauf an, denn der Fischdampfer hatte die Pfeife nicht alle zwei Minuten ertönen lassen, und wurde infolgedessen für schuldig befunden. Immerhin hat sich bei diesem Falle aber gezeigt, wie notwendig klare und zweckmäßige, internationale Vorschriften für Lichterführung und Signale der Fischerfahrzeuge sind.

Bei Artikel 15, der über die *Nebelsignale* handelt, kommt meist nur in Betracht, ob ein Schiff Nebelsignale gemacht hat, seltener, ob die richtigen Signale gemacht worden sind. Eine Entscheidung bezieht sich aber auf Absatz b. dieses Artikels, nach welchem ein Dampfer, der die Maschine gestoppt und keine Fahrt mehr hat, zwei lange Töne geben soll. Der Dampfer »Treliske

wurde verurteilt, weil er dieses Signal gemacht hat, ehe die Fahrt vollständig aus dem Schiffe war.

Beide Teile des Artikels 16 brachten vielen Schiffen Unheil. Der erste Teil, der von der mäßigen Geschwindigkeit bei Nebelwetter handelt, wird öfter, wie irgend ein anderer Artikel, mißverstanden oder auch im vollen Bewußtsein des Risikos übertreten, obwohl die Gerichte ihr ganz besonderes Augenmerk darauf legen, dem Artikel Geltung zu verschaffen. Bekannt dürfte die erst kürzlich von einem englischen Appellations-Gerichtshof wiederholte Auslegung sein, daß »mäßige Geschwindigkeit« die Geschwindigkeit ist, die gestattet, einem bei nebligem Wetter in Sicht kommenden Gegenstande aus dem Wege zu gehen. Der zweite Teil des Artikels 16, wonach ein Dampfer, der das Nebelsignal eines anderen Schiffes, dessen Lage nicht bekannt ist, vorlicher als dwars hört, stoppen und mit Vorsicht navigieren soll, bis die Gefahr vorüber ist, hat einer außergewöhnlich großen Zahl von Schiffen Verderben gebracht. Die gewöhnlichen Entschuldigungen wegen Nichtbefolgung dieses Artikels sind, daß man die Lage des anderen Schiffes erkannt habe, obgleich sein Signal auch vielleicht nur einmal gehört worden ist, oder daß es gefährlich gewesen sei zu stoppen. Sehr selten wird eine von diesen beiden Entschuldigungen angenommen; es kommt aber doch vor, wie das folgende Beispiel zeigt: Von zwei Dampfern, die sich im Manchester-Schiffskanal begegneten, wurde einer beschuldigt, gegen diese Vorschrift verstoßen zu haben, es wurde aber entschieden, daß, selbst wenn der zweite Absatz des Artikels 16 hier in Anwendung gebracht werden müsse, das beschuldigte Schiff doch nicht habe zu stoppen brauchen, weil die Lage des anderen Schiffes bekannt gewesen sei; denn das andere Schiff sei im Kanal und seine ordnungsmäßige Position sei die rechte Seite des Fahrwassers gewesen.

Der Artikel 17 ist an sich klar und wird für gewöhnlich auch verstanden; in einem Falle hat sich seine richtige Anwendung aber doch als schwierig erwiesen. Es handelte sich dabei um die Rechte und Pflichten zwischen einem mit dem Schleppnetze fischenden Fischdampfer und einer so beim Winde segelnden Bark, daß sich die Kurse kreuzten. Es wurde, hauptsächlich auf Grund einer früheren Entscheidung, entschieden, daß die allgemeine Vorschrift, wonach der Dampfer dem Segler aus dem Wege gehen muß, in solchen Fällen nicht angewendet werden kann; sondern, daß jedes Schiff gemäß den Anforderungen »guter Seemannschaft« handeln muß. Im vorliegenden Falle hätte der Fischdampfer stoppen, und die Bark hätte aus dem Wege gehen müssen.

Artikel 25, der von engen Fahrwassern handelt, ist eingehend erwogen worden. Im Sea Reach, auf

der unteren Themse, sind einige Gastonnen verankert worden, die die Nordseite der tiefsten Fahrrinne bezeichnen sollen und ungefähr in einer Linie in der Mitte des Fahrwassers liegen. Es war nun zu entscheiden, ob diese Gastonnen eine neue Fahrrinne bezeichnen, die zwischen diesen Tonnen und dem Südufer der Themse liegt. Das Gericht kam zu der Ansicht, daß einwärts kommende Schiffe berechtigt seien, in dieser südlichen Rinne zu fahren, weil die neuen Tonnen spitze, rote Tonnen seien, die einkommende Schiffe an Steuerbord zu lassen hätten. Da durch diesen Rechtszustand offenbar aber  $\frac{3}{4}$  der Fahrwasserbreite für ausgehende Dampfer unbenutzbar werden, so scheint die Notwendigkeit, jene Tonnen zu ändern, unabweisbar.

Hiermit ist die Zahl der Fälle, bei denen einzelne Artikel des Seestraßenrechtes zur Erörterung gekommen sind, erschöpft. Es mag aber noch angeführt werden, daß in einem Falle über die Anwendbarkeit des Seestraßenrechtes auf Binnen-*gewässern* Erwägungen angestellt worden sind. Der Richter äußerte die Ansicht, daß auf dem Manchester-Schiffskanal das Seestraßenrecht keine Geltung habe. Er bezog sich dabei auf einen früheren Fall von der Themse, zu dem er seine Meinung dahin geäußert habe, daß auf der Themse das Seestraßenrecht nicht gelte. Der Fall ist wichtig, weil es außerordentlich schwer ist, die Folgen dieses Urteils zu übersehen.

*Fehlerhafte Navigierung*, ohne daß dabei gegen einen besonderen Artikel des Seestraßenrechtes verstoßen worden ist, hat in mehreren Fällen zu einer Verurteilung geführt. So wurde ein Schiff verurteilt, weil es bei Nebel seinen Kurs auf das Hören einer Dampfpeife hin geändert hatte. Das Gericht ging dabei von dem bereits 1891 festgelegten Grundsatz aus, daß es gegen Manövrieren im Nebel auf Grund eines gehörten Pfeifensignals zwar keine ein für allemal gültigen Bestimmungen gäbe, es müsse aber, wenn man es täte, klar bewiesen werden, daß die Maßnahme gerechtfertigt, also durch den Zwang der Lage bedingt gewesen sei. In einem anderen Falle wurde ein Schiff verurteilt, weil es auf einen einzelnen Pfeifenton hin »Rechts-Ruder« gegeben hatte. Der Richter führte dabei aus, es sei zwar etwas fast Natürliches, »Rechts-Ruder« zu geben, aber in Anbetracht der großen Unsicherheit, in der man sich nach dem Hören eines einzigen Tones noch befände, sei es nicht guter Seemannschaft entsprechend gehandelt, sofort entscheidende Maßnahmen zu ergreifen. Dagegen wurde in einem anderen Falle ausgesprochen, ein Schiff habe recht gehandelt, »Rechts-Ruder« zu geben, nachdem es durch ein Signal von zwei langen Pfeifentönen recht voraus über die Situation Gewißheit erlangt habe.



In einem anderen, bemerkenswerten Falle, wenn auch die daraus zu ziehende Lehre nicht recht klar ist, wurde die Frage erörtert, ob es die Pflicht eines Kauffahrteischiffes sei, einem Kriegsschiffsgeschwader aus dem Wege zu gehen. Die Frage hat, wie bekannt, vor vier Jahren die Gemüter lebhaft bewegt, als sie damals mit einem »Jac« beantwortet und infolge ein Kauffahrteischiff, obenhin ein geschlepptes, verurteilt wurde, das durch ein in Fahrt befindliches Geschwader gefahren war, und zwar verurteilt wurde, obwohl ihm nach dem gültigen Seestraßenrecht ohne Zweifel die Kriegsschiffe hätten ausweichen müssen. Bei dem Urteil in diesem Jahre, wo es sich um dasselbe Prinzip handelte, ist das Kauffahrteischiff freigesprochen. Aber nach welchen Grundsätzen, und wie nun ein Handelsschiff verfahren muß, wenn es bei Nacht oder Nobel in ein Geschwader gerät, weiß kein Mensch.

Der *verwickelteste Fall* im verflossenen Jahre ist wohl der folgende gewesen. Ein Schiff wurde von zwei Schleppdampfern den Bristol-Kanal abwärts geschleppt und hatte einen Lotsenkutter an Steuerbord längsseit, der den Lotsen abholen wollte. Ein anderer Segler befand sich im Bristol-Kanal etwas weiter abwärts unter Segel. Nun sagten die Leute vom Lotsenkutter aus, sie hätten das Hecklicht des ausgehenden Seglers gesehen und überholt: da sei mit einem Male dessen rotes Seitenlicht in Sicht gekommen, und erkannt worden, daß der Segler vor dem Bug des Lotsenkutters vorüber nach der Südseite des Bristol-Kanals zu lag. Ehe man die Leinen des Lotsenkutters habe loswerfen können, sei der Segler in ihn hinein gelaufen und habe ihn zum Sinken gebracht. Der Segler dagegen sagte, er habe immer etwa OSO angelegen, und der Schleppzug sei ihm nicht aus dem Wege gegangen. Die Eigentümer des Lotsenkutters hatten nun 1) den Segler verklagt, weil er nicht Kurs gehalten habe, und 2) die beiden Schlepper, weil sie dem Segler nicht aus dem Wege gegangen seien. Der Segler hatte Gegenklage erhoben, 1) gegen den Lotsenkutter und 2) gegen die beiden

Schlepper. Die beiden Schlepper behaupteten unter anderem, der Lotsenkutter sei als Eins zu betrachten mit dem geschleppten Schiffe. Dieses sei aber nur unter der Bedingung geschleppt worden, daß die Schlepper nicht für Schäden verantwortlich sein sollten; sie behaupteten natürlich außerdem, daß der anrennende Segler die Schuld gehabt habe. Das Gericht befand: die Schlepper und das geschleppte Schiff haben Schuld, der Lotsenkutter kann die Schlepper anfassen, und der Segler kann von den beiden Schleppern auch Schadenersatz verlangen.

*Unvermeidliches Vorkommnis* wird von der Verteidigung selten geltend gemacht, noch seltener aber hat sie damit Erfolg; indessen ist auch ein solcher Fall vorgekommen. Ein Schiff lag an einem Schuppen in Santos und wurde von einem anderen angerannt. Das anrennende Schiff wurde freigesprochen, weil es beim Passieren des am Schuppen liegenden durch eine plötzlich hart einfallende Böe getroffen wurde.

Damit wären die im vergangenen Jahre vor den englischen Appellations-Gerichten verhandelten lehrreichen Kollisionsfälle erschöpft, nur möge noch die einzige Kollision, die vor dem House of Lords verhandelt worden ist, Erwähnung finden; nicht weil sie von besonderem nautischem Interesse ist, sondern weil in dem Urteil ein früheres der Admiralty-Division und vom Court of Appeal bestätigtes Urteil auf den Kopf gestellt worden ist. Der Dampfer »Rappahannock« hatte bei Nobel mit zu großer Geschwindigkeit gefahren und hatte auf ein einzelnes Pfoifensignal voraus »Rechts-Ruder« gegeben. Es war nun in der Admiralty-Division entschieden worden, daß der andere kollidierende Dampfer »Dalegarth« in Anbetracht des Winkels, unter dem die Schiffe zusammen geraten seien, »Links-Ruder« gegeben haben müsse, und beide Schiffe waren demgemäß für schuldig befunden worden. Das House of Lords befand: Entgegen der logischen Deduktion, auf der dieses Urteil beruhe, sei positiv erwiesen, daß »Dalegarth« nicht »Links-Ruder« gegeben und folglich keine Schuld an der Kollision gehabt habe.

R.

## Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten.

### b) Bremen.

**Comité Maritime International.** Auf der anderen Seite entbehrt die von den Antragstellern im Deutschen Nautischen Verein gewünschte Beseitigung der Haftung der Reeder Dritten gegenüber schon bei dem mehrfach geäußerten bestimmten Widerspruche der maßgebenden nautischen Kreise in England jeder Aussicht auf eine Verwirklichung, und es wäre daher verlorene Mühe, die abweichenden Meinungen über die Zweckmäßigkeit eines solchen Schrittes vor einem deutschen Forum nochmals zu erörtern. Die Handelskammer hat aber auch an ihrer Überzeugung festgehalten, daß eine vollständige Beseitigung der Reederhaftung nicht zu rechtfertigen ist, indem

namentlich die Sicherheit des Seeverkehrs dadurch gefährdet würde. Das praktisch zu erstrebende und erreichbare Ziel liegt vielmehr in einer internationalen Vereinbarung über die Beschränkung dieser Haftung. Die dahin gehenden ernsten und gründlichen Arbeiten des Comité Maritime International über die wir schon mehrfach berichtet haben, sind in seiner Konferenz zu Amsterdam vom 14. bis 16. September, an der neben mehreren vom deutschen Seerechtsverein delegierten Mitgliedern seiner Bremer Ortsgruppe auch ein Vertreter der Handelskammer teilnahm, durch entgegenkommende Erklärungen der englischen Delegierten ihrem Erfolge näher gerückt. Nachdem ein auf den Londoner und Pariser Beschlüssen des

Komites beruhender Vertragsentwurf in Amsterdam nach kurzer Debatte in erster Lesung genehmigt worden ist, soll die zweite Lesung den Hauptgegenstand einer im Jahre 1906 nach Liverpool einzuberufenden Konferenz bilden, so daß es der ersten seefahrenden Nation vorbehalten ist, in ihrem Lande eine der wichtigsten Angelegenheiten der Schifffahrt zu einem glücklichen Ende zu bringen.

Die Beratungen des Comité Maritime International führten ferner zur endgültigen Annahme des Vertragsentwurfes über die Kompetenz in Ansehlungsfällen und zur Einsetzung einer Kommission wegen des Eigentums und Pfandrechts an Schiffen. Der deutsche Seerechtsverein hatte für diesen Gegenstand auf Grund des Referats seiner Bremer Gruppe empfohlen, bei den außerordentlichen Schwierigkeiten einer Vereinheitlichung des in das Immobiliarsachenrecht übergreifenden Schiffsgläubigerpfandrechts der verschiedenen Nationen grundsätzlich das Recht der Flagge anzuwenden. Die Konferenz entschied sich aber für die Schaffung eines einheitlichen Rechts selbst auf diesem Gebiete, gewiß ein starker Beweis für die das Komitee beseelende Überzeugung von der Notwendigkeit eines internationalen Seerechts und das Vertrauen in seine Erreichbarkeit.

**Mittellandkanal.** Aus dem Mittellandkanal ist nach der von der Preußischen Staatsregierung dem Preußischen Abgeordnetenhaus gemachten Vorlage ein Kanal Rheia—Hannover geworden. Die Kommission des Abgeordnetenhauses hat dieser Beschneidung des großen Projekts bereits zugestimmt, und das Abgeordnetenhaus dürfte nach den vorliegenden Nachrichten in gleichem Sinne beschließen. Daß dies das Ergebnis der langjährigen Bestrebungen wegen des deutschen Wasserstraßennetzes ist, ist tief zu bedauern. Leider ist damit zugleich auch das Projekt, die Weser durch Kanalisierung in eine dem Kanale gleichwertige Wasserstraße umzuwandeln, fallen gelassen. Es soll nunmehr das für die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse der Oberweser erforderliche Wasser durch Errichtung von Stauweihern im Quellgebiete der Weser beschafft werden. Inwieweit der damit beschrittene Weg für die Weserschifffahrt von Belang sein wird, hängt davon ab, in welchem Umfange sich die an die Errichtung der Stauweiher geknüpften Erwartungen verwirklichen werden.

**Gebietsaustausch.** Das Preußische Abgeordnetenhaus beschäftigte sich auch mit einer anderen, für Bremen bedeutsamen Angelegenheit. Es handelte sich um die Genehmigung des zwischen der Preußischen Staatsregierung und dem Bremer Senat abgeschlossenen Vertrages wegen eines Gebietsaustausches, durch den Bremen die Möglichkeit erhalten soll, seine Hafeneinrichtungen in Bremerhaven entsprechend seiner Bedeutung als deutscher Seehafen und entsprechend den veränderten Anforderungen der transatlantischen Schifffahrt an die Größenverhältnisse der Hafeneinrichtungen usw. auszudehnen. Gegen sehr erhebliche Opfer soll Bremen nach diesem Vertrage von Preußen das Land erwerben, auf dem es unter Aufwendung von vielen Millionen seine Anlagen schaffen will. Wider alles Erwarten hat die Kommission des Abgeordnetenhauses dieses Opfer als nicht ausreichend erachtet. Der Beschluß des Plenums des Hauses steht noch aus, weshalb wir uns einer weiteren Erörterung der Angelegenheit enthalten zu sollen glauben.

### c) Kiel.

**Schifffahrt.** Vom Deutschen Nautischen Verein waren die Mitglieder desselben ersucht, sich über die Frage wegen Beseitigung der Haftung der Reeder für nautische Verschulden ihrer Angestellten in Kollisionsfällen zu äußern. Wir haben uns im Interesse der Reeder und namentlich auch in demjenigen der kleineren Segelschiffe gegen eine solche Aufhebung der Haftpflicht ausgesprochen.

Auf Veranlassung des Herrn Regierungspräsidenten haben wir uns über verschiedene von dem Herrn Präsidenten des Kaiserlichen Statistischen Amtes gemachten Vorschläge für eine Abänderung der Schiffsstatistik, sowohl bezüglich des Bestandes an Seeschiffen, des Seeschiffsverkehrs und der Schiffsunfälle, eingehend geäußert.

Nach den Bestimmungen der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904, betreffend die Prüfung der Schiffer und Steuerleute, wird den Steuerleuten bei der Zulassung zur Schifferprüfung auf großer Fahrt, die Fahrzeit als Steuermann in der Küstenschifffahrt mit Schiffen von mehr als 400 kbm Brutto-Raumgehalt nicht mehr angerechnet. Dagegen ist nach der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 zur Führung der Schiffe von mehr als 400 kbm Raumgehalt in dieser Fahrt ein Schifferzeugnis für große Fahrt erforderlich. Hierdurch sind namentlich diejenigen Betriebe geschädigt, deren Schiffe in der Fahrt zwischen deutschen Nord- und Ostseehäfen unter Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals beschäftigt werden, weil diese Fahrt zum Küstenverkehr gerechnet wird, während die Umfahrt um Skagen zur kleinen Fahrt gehört. Das Reichsamt des Innern ist deshalb von uns ersucht, durch Abänderung dieser Bestimmungen, sei es der Bekanntmachung vom 16. Januar 1903 oder derjenigen vom 16. Januar 1904, möglichst Abhilfe zu schaffen.

Unsere Bemühungen in den Jahren 1894 und 1900 um eine Ermäßigung der Schiffsexpeditiions-Gebühren bei den deutschen Konsulaten haben einen Erfolg bisher nicht gehabt. Wir haben den Antrag deshalb in einer Eingabe an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe vom 10. Dez. d. J. wiederholt und dabei zugleich darum gebeten, daß auch eine Herabsetzung der Gebühren für die An- und Abmusterungen bei den deutschen Konsulaten erfolgen möge.

Die Reederei der Stadt Kiel mit Ellerbek, Wellingdorf und Neumühlen bestand zu Anfang des Jahres 1904 aus 9 Dampfschiffen mit einem Netto-Raumgehalt von 64308,5 kbm und 12 Segelschiffen mit einem Raumgehalt von 781,1 kbm, zusammen 103 Schiffe mit 65089,6 kbm Raumgehalt. Hinzugekommen ist im Laufe des Jahres durch Neubau 1 Dampfer, durch Ankauf 1 Dampfer; abgegangen sind durch Totalverlust 1 Dampfer, durch Verkauf 2 Dampfer, Verlegung des Heimatshafens 2 Segelschiffe. Am 31. Dezember 1904 waren vorhanden 100 Schiffe mit einem Raumgehalt von 59755 kbm.

Im Jahre 1904 sind nach den vorläufigen Ermittlungen im Handelshafen Kiel eingegangen: 7057 Schiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 1901618 kbm und einem bestauten Raum von 989147 kbm, gegen 7127 Schiffe mit 1905591 kbm Raumgehalt und 1048450 kbm Bestattung im Jahre 1903 und 6366 Schiffe mit 1842479 kbm Raumgehalt und 991210 kbm Bestattung im Jahre 1902. Zur Einnahme von Bunkerkohlen sind in diesem Jahre 57 Schiffe gegen 32 im Vorjahre eingelaufen.

Nach der ungefähren Ermittlung bzw. Berechnung betrug der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal:

	Zahl der Schiffe	Netto-Raumgehalt in Reg.-Tons	Einnahme Mk.
1904 rund	32 500	5 200 000	2 550 000
gegen			
1903 .....	32 393	4 935 511	2 379 042
1902 .....	30 232	4 431 026	2 154 510
1901 .....	29 470	4 198 754	2 075 644
1900 .....	29 571	4 282 258	2 133 156
1899 .....	26 524	3 451 273	1 787 399
1898 .....	25 224	3 009 011	1 534 970
1897 .....	21 904	2 345 849	1 108 811
1896 .....	20 068	1 751 065	903 132

## Deutscher Nautischer Verein.

Sechstes Rundschreiben.

Oldenburg i. Gr., 14. Januar 1905.

**Vereinstag.** In meinem vierten Rundschreiben habe ich den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins zur Kenntnis gebracht, weshalb in diesem Jahre das unliebsame Nebeneinandertreten des Deutschen Handelstages und des Deutschen Nautischen Vereins unvermeidlich geworden ist. Infolge dieser Ausführungen versendet der Deutsche Handelstag an die ihm angehörenden Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins eine Berichtigung, in der u. a. folgendes ausgeführt wird:

»Diese Bemerkung ist dahin zu berichtigen, daß die Handelskammer zu Oldenburg uns am 21. v. Mts. von den für den Deutschen Nautischen Verein in Aussicht genommenen Tagen Mitteilung gemacht hat — aus einem uns als Drucksache früher zugegangenen Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins haben wir von jenen Tagen keine Kenntnis genommen —, daß aber schon vorher über den Zeitpunkt der Ausschußsitzung (13. und 14. Februar) und der Vollversammlung (15. und 16. Februar) des Deutschen Handelstages Bestimmung getroffen war.«

Zu dieser Berichtigung habe ich folgendes zu bemerken:

Nachdem das Bureau des Deutschen Handelstages sowie das Präsidium desselben am 3. Dezember 1904 mein Rundschreiben mit der Angabe des Termins für den Nautischen Vereinstag empfangen hatten, konnte ich nicht voraussetzen, daß der Deutsche Handelstag, ohne sich mit mir in Verbindung zu setzen, denselben Termin für seine Vollversammlung wählen würde. Ich darf auch aus der Berichtigung wohl entnehmen, daß über den Zeitpunkt der Ausschußsitzung und der Vollversammlung des Deutschen Handelstages erst nach der letzten Ausschußsitzung vom 12. und 13. Dezember 1904 Bestimmung getroffen ist, also nach Empfang meines Rundschreibens.

Außer den bereits im 4. Rundschreiben mitgeteilten Beratungsgegenständen sind für den Vereinstag noch Anträge zu folgenden Angelegenheiten angemeldet:

Die Befeuernng, Betonung und Bekakung derschleswigschen Westküste. (Nautischer Verein für die schleswigsche Westküste in Husum.)

Auslegung eines Feuerschiffes im Rigaischen Meerbusen. (Nautischer Verein in Lübeck.)

Die Einladung und Tagesordnung für den Vereinstag werde ich mit meinem nächsten Rundschreiben versenden.

**Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute.** Zu dieser Angelegenheit stellt der Nautische Verein in Lübeck folgenden Antrag:

Der Deutsche Nautische Verein ersucht einen Hohen Bundesrat, die auf der Küstenfahrt auf Schiffen von 400 kbm oder mehr Bruttoreumgehalt zurückgelegte Fahrzeit derjenigen auf der kleinen Fahrt zurückgelegten Fahrzeit gleichzustellen und den § 7 der Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904 geneigtest dahin abändern zu wollen, daß der § 7 folgende Fassung erhält:

Die Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt wird bedingt durch:

- a) die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 24 monatigen Fahrzeit als Steuermann in mittlerer oder großer Fahrt oder auf Schiffen vom mindestens 400 kbm Bruttoreumgehalt in kleiner Fahrt oder Küstenfahrt oder als Schiffer auf kleiner Fahrt. Die Fahrzeit auf Seeleichtern oder im Trajektdienst ist nicht anrechnungsfähig;

- b) die Ausführung von nautischen Beobachtungen und Berechnungen während dieser Fahrzeit und die Vorlegung dieser Berechnungen.

### Begründung.

Die am 16. Januar 1904 erlassene und am 1. Juli 1904 in Kraft getretene Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen ist von einer so tief einschneidenden Bedeutung und schädigt einen Teil der Ost- und Nordseeschifffahrt so schwer, daß es angezeigt erscheint, die in der Bekanntmachung enthaltenen Härten zu mildern.

Es ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß sich sehr bald ein großer Mangel an Steuerleuten in der als Küstenfahrt bezeichneten Fahrt und auf den in dieser Fahrt beschäftigten Schiffen fühlbar machen wird. Ist dies bis dahin noch nicht besonders hervorgetreten, so liegt der Grund darin, daß den von der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 Betroffenen die Tragweite derselben noch nicht zum vollen Bewußtsein gekommen ist. Sobald dies der Fall sein wird, und dies ist in kürzester Frist zu erwarten, wird sich ein Mangel an Seesteuerleuten in der Küstenfahrt einstellen und sind die Anzeichen dazu bereits vorhanden. Niemand wird auf Schiffen fahren wollen, die in einer Fahrt beschäftigt sind, auf denen man sich nicht die Berechtigung erwerben kann, zur Schifferprüfung auf großer Fahrt zugelassen zu werden; es würde ja auch in der Tat eine unnütze Zeitvergeudung sein, zu der ein strebsamer junger Mann sich nicht herbeilassen wird.

Die Einteilung in »Küstenfahrt« und »kleine Fahrt« ist als eine mißglickte zu bezeichnen; während den Seesteuerleuten die auf Reisen zugebrachte Fahrzeit für voll angerechnet wird, die absolut keine besonderen Schwierigkeiten bieten, sind andererseits Seesteuerleute, die ihre Fahrzeit auf Reisen zugebracht haben, welche viel schwieriger sind, von der Zulassung zur Schifferprüfung ausgeschlossen.

Um nur einige Beispiele anzuführen, die die Haltlosigkeit der Bekanntmachung beweisen sollen, diene folgendes:

Ein Seesteuermann, welcher z. B. zwei Jahre auf Schiffen zwischen Lübeck, Stettin und Königsberg nach Stockholm, Riga oder St. Petersburg gefahren hat, hat nach dem jetzigen bestehenden Gesetz das Recht erworben, zur Schifferprüfung zugelassen zu werden, während einem andern Steuermann die Fahrzeit, die er auf Schiffen zugebracht hat, welche zwischen Antwerpen, Rotterdam oder Emden und Stettin, Königsberg oder Windau via Kaiser Wilhelm-Kanal verkehren, nicht angerechnet wird. Sollte aber ein Steuermann nicht in der Lage sein, sich auf diesen, zuletzt genannten Fahrten, also zwischen Ost- und Nordseehäfen via Kaiser Wilhelm-Kanal, die nötigen Fachkenntnisse aneignen zu können, auf Fahrten, die nicht nur als schwieriger gelten, sondern notorisch schwieriger sind, so kann er es noch viel weniger auf Fahrten, die zuerst angeführt sind, z. B. von Lübeck oder Stettin nach Stockholm, Riga oder Petersburg.

Auch der Fahrt um Skagen wird anscheinend ein zu großes Gewicht beigelegt. Bekanntlich gilt die Anseglung der Elbe als eine der schwierigsten, während die Ansteuerung des Skageraks, die Durchquerung desselben und die des Kattegats keine so großen Schwierigkeiten bieten, um eine besondere Bevorzugung zu verdienen resp. zu rechtfertigen. Wird die Kanalroute von dem Schiffer gewählt, so geschieht es doch hauptsächlich der Zeitersparnis halber, nicht aber wegen der Gefahren des Skageraks und des Kattegats. Die Fahrten in der Ost- und Nordsee gelten mit Recht als die Hochschule zur Heranbildung tüchtiger Seeleute; eine teilweise Minderbewertung dieser Fahrten, die wohl nicht beabsichtigt, aber durch die



Einteilung in Küstenfahrt und kleine Fahrt tatsächlich geschaffen ist, ist daher nicht angezeigt und ebensowenig eine Klassifizierung berechtigt.

Das Gesetz verlangt in der Küstenfahrt auf Schiffen von 400 kbm Raumgehalt und mehr, daß der Kapitän im Besitz eines Befähigungsnachweises als Schiffer auf großer Fahrt sei, womit doch anerkannt wird, daß die Fahrten einen in allen Zweigen der Nautik erfahrenden Mann als notwendig erfordern. Besetzt sollen diese Schiffe außerdem mit einem Steuermann sein. Wird demzufolge die Besetzung solcher Schiffe mit einem Steuermann verlangt, so muß auch logischerweise diesen Steuerleuten das Recht eingeräumt werden, durch die auf diesen Schiffen zurückgelegten Reisen zur Schifferprüfung zugelassen zu werden. Räumt man ihnen dieses Recht nicht ein, so wird die natürliche Folge sein, daß sich baldigst ein empfindlicher Mangel an Steuerleuten einstellen wird und bedingt dies eine schwere Schädigung der in der Küstenfahrt beschäftigten Schiffe, resp. deren Reedereien. Oder es tritt der Fall ein, daß diese Schiffe mit minderwertigen Elementen besetzt werden müssen, wodurch die Sicherheit für Leben und Eigentum nicht erhöht wird.

Betreffs der Ausführung von nautischen Beobachtungen und Berechnungen sei bemerkt, daß die Bedingungen dafür auf der als »Küstenfahrt« bezeichneten Fahrt die gleichen sind, als auf der als »kleine Fahrt« bezeichneten und ebenso gut und mit demselben Erfolge auf der »Küstenfahrt«, wie auf der »kleinen Fahrt« auszuführen sind. In dieser Beziehung rechtfertigen die auf Schiffen in der kleinen Fahrt zurückgelegten Reisen absolut nicht die Bevorzugung, die ihnen nach der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 zugestanden wird und müßte gerechterweise, weil die »kleine Fahrt« keine erhöhten Anforderungen an die Steuerleute stellt, der Küstenfahrt gleichgestellt werden, mithin die in der kleinen Fahrt zurückgelegte Fahrzeit ebenfalls nicht berechtigen, zur Schifferprüfung auf große Fahrt zugelassen zu werden.

Aus vorerwähnten Gründen und um einer schweren Schädigung der in der »Küstenfahrt« beschäftigten Schiffe noch rechtzeitig vorzubeugen, ersucht der Nautische Verein zu Lübeck den Deutschen Nautischen Verein um Unterstützung resp. Annahme des beigefügten Antrages.

**Internationale Schiffsvermessung.** Der Nautische Verein zu Hamburg hat zu dieser Angelegenheit folgenden Standpunkt eingenommen:

Da Unzufriedenheit mit dem deutschen Meßsystem unter deutschen Reedern nicht vorherrscht, spricht sich der Verein gegen jede Abänderungsvorschläge aus, andererseits aber würde er es als sehr erwünscht betrachten, wenn die skandinavischen Länder, Italien und Belgien den deutsch-englischen Meßbrief anerkennen wollten.

**Auslegung eines Feuerschiffes im Rigaischen Meerbusen.** Der Nautische Verein zu Lübeck stellt für den Vereinstag folgenden Antrag:

Der Deutsche Nautische Verein ersucht einen Hohen Bundesrat, bei der russischen Regierung vorstellig zu werden, die Gefahren, die der Schifffahrt noch immer bei Ansegelung des Rigaischen Meerbusens gegenüberstehen, durch Auslegung eines Leuchtschiffes am Ende des Lyserort Riffs beseitigen zu wollen.

#### Begründung:

Die Ansegelung des Rigaischen Meerbusens bei unsichtigem Wetter und nördlichen und westlichen Stürmen ist von jeher für die nach Riga bestimmten Schiffe ein Gegenstand der Sorge gewesen.

Wenn auch im Laufe der Jahre infolge der zunehmenden Bedeutung des Rigaischen Handels, manche Verbesserungen in

der Befeuerung der Einfahrt in den Meerbusen getroffen sind, so müssen die Gefahren, die die Umsegelung des Lyserort-Riffs bei dickem Wetter mit sich bringt, als noch immer bestehend betrachtet werden.

Das im Herbst und im Frühjahr vorherrschende schlechte Wetter, die durch veränderliche stürmische Witterung herbeigeführte, unkontrollierbare Strömung, die bei Annäherung an die Küste durch auflandige Stürme verursachte hohe See, die das Lyserort-Riff nach Nord und Ost umgebenden gefährlichen Untiefen, die eine nahe Umschiffung des Riffes erheischen, sind Umstände, die die Einfahrt in den Rigaischen Meerbusen zum mindesten so gefährlich erscheinen lassen, wie die Ansegelung der Elbe bei unsichtigem Wetter und nordwestlichen Stürmen, und muß daher das immer lauter werdende Verlangen nach Auslegung eines Leuchtschiffes auf Lyserort-Riff als gerechtfertigt angesehen werden.

#### Vortiefung der Ems von Börsum bis zur Leerer Sohlense.

Nachfolgend teile ich den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins den Antrag des Nautischen Vereins zu Leer im Wortlaut mit:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle bei der Königlichen Staatsregierung dahin wirken, daß das Fahrwasser der Ems von Börsum bis Leererort und das der Leda von Leererort nach Leer entsprechend der Tiefe des Leerer Hafens und dem Tiefgang der nach Leer und Papenburg befrachteten Schiffe vertieft wird.«

**Nacht-, Tag- und Nebelsignale für Schiffe vor Treibanker.** Der Nautische Verein Leer formuliert seinen Antrag für den Vereinstag wie folgt:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle bei der Reichsregierung dahin wirken, daß Nacht-, Tag- und Nebelsignale für Schiffe vor Treibanker gesetzlich bestimmt werden.«

Zu dieser Angelegenheit teilt mir der Nautische Verein zu Hamburg mit, daß derartige Signale von ihm nicht befürwortet werden könnten, da er der Ansicht sei, daß es dem Kapitän überlassen bleiben muß, dasjenige Signal zu führen, das er jeweilig für das zweckentsprechendste hält.

**Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal.** Der Nautische Verein zu Hamburg hat zur Frage der Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal folgende Stellung genommen:

»Der Nautische Verein verurteilt aufs schärfste den neuen Modus der Suezkanal-Company mit Bezug der Behandlung der Shelterdecks, und der in Decksaufbauten befindlichen Räume. Er erklärt die Einsetzung einer internationalen Konferenz zur Revision der Vorschriften der Suezkanal-Company für in hohem Maße erwünscht, um zu erwirken, daß möglichst bald eine angemessene Herabsetzung der Suezkanalgebühren stattfindet, jedenfalls aber die erwähnten Schiffsräume nur dann, wenn Ladung darin gefahren wird, zur Gebührenzahlung herangezogen werden.«

**Ermäßigung der von Schiffen an die Auswärtigen Konsulate zu zahlenden Gebühren für Expedition, sowie An- und Abmusterung.** Der Nautische Verein zu Hamburg stimmt der Ermäßigung der Konsulatsgebühren, wie sie von der Flensburger Handelskammer beim Königlichen Preussischen Minister für Handel und Gewerbe beantragt ist, und wie sie im 3. Rundschreiben veröffentlicht ist, rückhaltslos zu.

**Beitritt neuer Mitglieder.** Zur Aufnahme in den Deutschen Nautischen Verein haben sich gemeldet: Der Nautische Verein zu Bremen und der Nautische Verein zu Oldenburg.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
Schultze.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

**Kollision D. »Valentia« mit dem Ewer »Rosa«** oberhalb von Wittenbergen auf der Unterelbe. »Valentia« nach Hamburg bestimmt, sichtete, es war Ebbe, an Backbord voraus das rote Seitenlicht des Ewers, gab darauf Rechts-Ruder, als, da der Ewer inzwischen über Stag ging, das grüne Seitenlicht des Ewers an Steuerbordseite des Dampfers hervortrat. Das Rudermannöver konnte, weil die Dampfpeife nicht sofort wegen des angesammelten Wassers anschlug, nicht durch das laut Art. 28 vorgeschriebene Signal begleitet werden. Nach der Kollision setzte der Dampfer seine Reise fort, weil die in ihr Boot geflüchtete Besatzung des Ewers auf Befragen antwortete, keine Hilfe notwendig zu haben. Nachdem der Reichskommissar erklärt hatte, daß beide Teile schuldig an der Kollision seien, fällt das Seeamt folgenden Spruch:

»Am 19. November 1904 hat auf der Elbe bei Wittenbergen ein Zusammenstoß zwischen dem aufkommenden englischen Dampfer »Valentia« und dem Besahnewer »Rosa« stattgefunden, durch den der Ewer durchschnitten wurde. Die Schuld an diesem Unfall trifft in erster Linie den Ewer, weil dieser unter Verstoß gegen Art. 21 der Kaiserl. Verordnung über Stag gegangen ist, anstatt den Kurs beizubehalten. Den Dampfer trifft ebenfalls deshalb ein Teil der Verantwortung, weil auf ihm infolge mangelhaften Funktionierens der Dampfpeife das nach Art. 28 der Kaiserl. Verordnung vorgeschriebene Signal nicht abgegeben ist. Nach dem Zusammenstoß ist auf dem Dampfer der Verordnung über das Verhalten der Schiffe nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See nicht in genügender Weise entsprochen worden.«

### Strandung D. »Gertrud Woermann« bei Swakopmund.

Da wir auf den Fall noch eingehender zurückkommen werden, beschränken wir uns zur Wiedergabe des Sachverhalts auf die nach den »Hambg. Nachr.« verlautbarten Ausführungen des Reichskommissars. Sie geben über die wichtigsten Punkte erwünschten Anhalt zu einem vorläufigen Urteil. Nach Schluß der Zeugenvernehmung führt der Reichskommissar aus, daß bis Kap Croß ein wesentlicher Strom, der nach Nord versetzte, nicht beobachtet worden sei. Auf Grund der Meldung »26 Faden Tiefe« hat der Kapitän angenommen, daß sein Schiff weiter voraus sei, als angenommen wurde. Der Kapitän fühlte sich so sicher, daß er der korrigierenden Meldung, daß keine Faden, sondern Meter gelotet seien, keinen Glauben schenkte. Der Reichskommissar rekapituliert den Hergang der Verhandlung in kurzen Zügen und führt die Ursache der Strandung darauf zurück, daß die gemachten Meldungen über die gemachte Lotung nicht geprüft und dementsprechende Maßregeln getroffen wurden, ferner, daß eine Strömung vorhanden gewesen ist, die nicht in Berechnung gezogen wurde, und weiterhin das Wetter klarer gehalten wurde, als es tatsächlich war. Für das Versäumnis der Nachprüfung der gemachten Lotung sei der Kapitän verantwortlich zu machen. Dieses war ein unverantwortlicher Fehler und auf diesem ruhe die Hauptursache der Strandung. Es sei unverständlich, daß trotz der Warnung »Brandung voraus«, der Kapitän den Kurs direkt auf das Land zu setzte. Weiterhin ist den Segelanweisungen keine Folge gegeben worden. Dieses seien Gründe, die zwingend genug erscheinen, daß der Antrag gestellt werden muß, dem Kapitän die Berechtigung zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen. Es sei anzuerkennen, daß die Hilfeleistung von Swakopmund prompt einsetzte und Erfolg gehabt hat. Das Seeamt gibt folgenden Spruch bekannt:

»Die am 19. November 1904 ca. 7 Seemeilen nördlich von Swakopmund erfolgte Strandung des Dampfers »Gertrud Woermann« ist neben einer nördlichen Stromversetzung und

dem über Land lagernden Nebel der unvorsichtigen Navigierung des Kapitäns B. zuzuschreiben, welcher wiederholte Warnungen des wachhabenden Offiziers, aus denen er entnehmen konnte, daß er sich in gefährlicher Nähe des Landes befand, im Gefühl übergroßer Sicherheit unbeachtet gelassen hat. Das Seeamt hat aber die Überzeugung nicht gewonnen, daß dem Kapitän B. in Zukunft die Führung von Schiffen nicht mehr anvertraut werden dürfe, und hat ihm deshalb die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes belassen.«

### Strandung D. »Heinrich Menzell« bei der Insel Reinecke.

Auf der Fahrt nach Wladiwostok kam bei der Insel Askold ein russischer Marineoffizier als Lotse an Bord, damit unter seiner Führung die Fahrt durch die Minensperre fortgesetzt werde. Bald darauf stieß das Schiff auf Grund und mußte trotz aller Abbringungsversuche durch die russische Marinebehörde als total verloren aufgegeben werden. Im Gegensatz zur Aussage des Kapitäns, wonach er sich auf seinen Lotsen verlassen und von ihm Warnungen bei unrichtiger Navigierung erwartet habe, steht die Aussage des Lotsen, der behauptet, den Kapitän auf die gefährliche Nähe des Landes erfolglos aufmerksam gemacht zu haben. Der Kapitän gibt zwar zu gewarnt zu sein, jedoch in demselben Augenblicke, als das Schiff aufstieß. Obgleich eine Reihe weiterer Zeugen die Auffassung, wie sie der Kapitän hatte, unterstützen, stellte der Reichskommissar, indem er die Strandung auf leichtfertige Navigierung zurückführte, den Antrag, dem Kapitän J. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen. Der Spruch des Seeamts lautet:

»Der Dampfer »Heinrich Menzell« ist am 16. Oktober 1904 auf der Südspitze der Insel Reinecke bei Wladiwostok gestrandet und total verloren gegangen. Der Unfall ist durch unvorsichtige Navigierung des Kapit. J. verursacht. Aus seinem Verhalten nach dem Unfall wird dem Kapitän ein Vorwurf nicht gemacht. Dem Kapitän J. wird die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes belassen.«

## Schiffbau.

### Stapelläufe.

Am 19. Januar lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei A.-G., Oldenburg i. Gr., neuerbaute Dampfer »Saff« glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 230' 0" × 33' 6" × 19' 6"; Tragfähigkeit ca. 1875 tons; eine Dreifach-Expansionsmaschine von 750 Pferdestärken soll ihm in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 9 1/4 Knoten in der Stunde geben. Das Schiff wird in der bei der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei A.-G., Oldenburg i. Gr., üblichen Weise ausgerüstet und erhält 10 Passagierkammern I. Klasse. Das Schiff wird ca. Mitte Februar ds. J. fertig gestellt werden.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 21. Januar ein **Doppelschrauben-Horndampfer**, Bau-No. 422, glücklich vom Stapel. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 600 tons und ist für Fahrten auf dem Don und dem Schwarzen Meer bestimmt.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Tagesordnung des Deutschen Handelstages, deren Vollversammlung am 15. und 16. Februar abgehalten werden soll, lautet: »Handelsverträge: Generalsekretär Dr. Soetbeer; Staatlicher Schleppbetrieb auf Wasserstrassen: Vogelsang-Recklinghausen; Schiffsabgaben auf natürlichen

Wasserstrassen: Michel-Mainz; Gerichtlicher Zwangsvergleich außerhalb des Konkurses: Dr. Gerschel-Berlin und Philippsohn-Berlin; Bevorzugung der Landwirte durch die Proviantämter: v. Weidert-München; Vereinszollgesetz: Generalsekretär Dr. Soetbeer.

Das Bürgervorsteher-Kollegium in Emden stimmte einem Beschlusse des Magistrats zu, der Hamburg-Amerika Linie zur eventuellen Bebauung ein Grundstück neben dem projektierten Reichsbankgebäude zu überlassen.

Von Lübeck aus wird beabsichtigt, eine regelmäßige wöchentliche Dampfschiffs-Verbindung zwischen Schleswig und Lübeck einzurichten. Die Unternehmer hatten sich an die Stadtvertretung in Schleswig gewandt mit dem Ersuchen um Gewährung einer Subvention und kostenloser Erbauung eines Holzschuppens am Hafen. Die städtischen Kollegien beschlossen eine Ermäßigung der Hafengebühren von 33 1/2 pZt. zu gewähren und die Erfüllung der weitergehenden Wünsche von der Rentabilität des Unternehmens abhängig zu machen.

Auf Anregung des »Deutschen Seefischerei-Vereins in Hannover« hat der Geh. Regierungsrat Herr Prof. Oswald Flamm in Charlottenburg den Entwurf eines Kutters für die Nordsee-Fischerei ausgearbeitet. Das Fahrzeug, welches für besondere Zwecke mit einer motorischen Kraft ausgerüstet wird, soll sowohl in der Anschaffung, sowie im Betriebe wirtschaftlich, allen Verhältnissen von Wind, Wetter und Seegang in der Nordsee gewachsen und geeignet sein, bei auflandigem Sturm von der Küste frei zu kreuzen.

Dampfer »Köln« des Norddeutschen Lloyd, Kapit. H. Langreuter, hat am 28. Dezember auf der Fahrt von Bremen nach Baltimore östlich der Bank von Neuschottland die Mannschaft eines sinkenden englischen Schooners gerettet.

Der König von Spanien hat dem Oberinspektor Blanke und dem Prokurist Niemann vom Norddeutschen Lloyd das Ritterkreuz I. Klasse des spanischen Marine-Verdienstordens verliehen.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat dem Führer des Lloydsschleppdampfers »Retter«, Kapitän Seggeling die silberne Medaille nebst Diplom überreichen lassen in Anerkennung seiner Verdienste bei der in der letzten Neujahrsnacht bewerkstelligten Rettung von 4 Menschen vor der Elbmündung.

Die Februar-Monatskarte der Deutschen Seewarte enthält neben anderen wissenswerten Angaben eine Abhandlung auf ihrer Rückseite über Versetzungen auf den Dampferwegen zwischen Barbados und Kap San Roque.

Die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft in Hamburg versendet ihr geschmackvolles Handbuch (1905), das über Agenten, Lade- und Löschplätze, Flotte, Fahrpläne, Frachtbedingungen und Tarife etc. etc. der Reederei erschöpfende Auskunft gibt.

#### Ausland.

Die Stadt Halifax bietet einen Bonus von 200 000 Dollars, die Provinzbehörde einen solchen von 100 000 Dollars für die Errichtung einer Schiffswerft in Halifax. Die kanadische Regierung bietet ferner 5 Dollars Subvention für jede Tonne der in Kanada gebauten Schiffe.

Die Beteiligung der deutschen Flagge am Frachverkehr zwischen China und dem Auslande war 1902 = 8,95 % und 1903 = 9,15 %.

Die »Shipping Gazette« bringt an hervorragender Stelle die Resolution nebst Begründung zum Abdruck, welche Herr Storrer dem Nautischen Verein zu Hamburg am 9. Januar über die Gebührenfrage im Suezkanal mit Erfolg vorgeschlagen hatte.

### Vermischtes.

**Invalidenversicherung der Seeleute.** Die Beiträge für die versicherungspflichtigen Seeleute sind von den Reedern an die *Geschäftsstelle für die Invalidenversicherung der Seeleute in Lübeck* abzuführen und zwar stets für das abgelaufene Jahr in den ersten sechs Wochen des neuen Jahres. Die Beitragszahlung hat von den Reedern ohne Aufforderung zu erfolgen. Für den Fall der Nichtinnahaltung der Frist sehen die betreffenden Bundesratsvorschriften Ordnungsstrafen vor. Wir bringen deshalb die Verpflichtung in Erinnerung.

**Betriebsergebnisse englischer Frachtdampfer.** Der »Fairplay« gibt eine Übersicht über die Betriebsergebnisse von 49 Trampreedereien, die im ganzen über 393 Fahrzeuge vorzusammen 1 184 000 Brutto-Registertons verfügen, also annähernd so viel Tonnage wie unter der französischen oder der norwegischen Flagge fährt. Der Buchwert dieser Fahrzeuge nach den letzten Abschlüssen ist 10,8 Mill. £, das eingezahlte Kapital der Gesellschaften 7,6 Mill. £, ihre Schulden 3,2 Mill. £, zusammen ebenfalls 10,8 Mill. £. Im letzten Jahre verdienten diese Reedereien nur 641 000 £ oder etwa 6 % auf den Buchwert der Dampfer, wovon 3,64 % Dividende auf das eingezahlte Kapital bezahlt und 2,01 % auf den Buchwert der Dampfer geschrieben wurden. Wenn man für die Obligationsschuld der Gesellschaften 5 % Zinsen annimmt und für Abschreibungen auf den Buchwert 6 % resp. 5 % auf den Anschaffungswert, so ergäbe sich ein Defizit gegenüber den Jahreseinnahmen von 140 000 £, ungerechnet Steuern, Ausgaben für die Geschäftsführung usw. Es geht daraus hervor, wie außerordentlich ungünstig die Geschäftslage war, und daß die Abschreibungen normalen Ansprüchen keineswegs genügen. Auch bei den englischen Linien-Reedereien sind die Resultate nicht allzu befriedigend, denn bei 18 großen Gesellschaften, die zusammen 17,4 Mill. £ Kapital und 10,2 Mill. £ Obligationen usw. hatten, betrug die Durchschnittsdividende nur 4,41 %. Darunter befanden sich noch Gesellschaften, wie die P. u. O., die 9 % und die British India St. N., die 6,44 % Dividende bezahlten.

**Beförderungsleistungen der europäischen Reedereien im New-Yorker Zwischendeckverkehr.** Nach Angabe des amerikanischen Landungsagenten Wm. C. Moore auf Ellis Island haben die deutschen Schiffahrtsgesellschaften im Jahre 1904 wiederum die meisten Zwischendecks-Passagiere von allen an diesem Geschäft beteiligten europäischen Reedereien nach New York geführt. Mit der Hamburg-Amerika Linie reisten auf 84 Dampfern von Hamburg aus 82 364 Personen, mit dem Norddeutschen Lloyd auf 89 Schiffen von Bremen aus 75 517. Außerdem beförderte die Hamburg-Amerika Linie von Genua, Neapel und Palermo aus weitere 13 776, von Stettin mit dem Norddeutschen Lloyd zusammen 1577 Zwischendecker. Letzterer hatte 22 902 Zwischendecks-Passagiere vom Mittelmeer nach New York. Zusammen kamen also 113 802 Auswanderer, meist aus Rußland, Österreich und Italien auf die deutschen Dampferlinien, das heißt fast 20 pZt. der gesamten europäischen Einwanderung in New York, während ca. 20 große ausländische Dampfschiffahrts-Gesellschaften mit ihnen auf gleicher Rolle



kokarriero. Der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd folgen zwei Reedereien, die zu dem ihnen verbündeten Morgantrust gehören: die White Star Line mit 57 863 Zwischendecks-Passagieren von Liverpool und 397 vom Mittelmeer, sowie die Red Star Line mit 39 148 Personen von Antwerpen. Die englische Cunard Line schließt sich mit 35 971 Liverpool-Passagieren an fünfter Stelle an; sie steht aber schon an dritter Stelle, rechnet man diesen Passagieren die 24 056 Zwischendecker hinzu, die mit ihren Dampfer von Flane abreisten. Im ganzen wurden von allen Reedereien 572 798 Zwischendecks-Passagiere nach New York befördert.

**Clayton-Apparat.** Der Norddeutsche Lloyd hat sich infolge der günstigen Resultate, welche er mit den Clayton-Apparaten erzielt, entschlossen, auch seine kürzlich bei verschiedenen Werften in Bau gegebenen neuen Fracht- und Passagier-Dampfer mit den Clayton-Apparaten auszurüsten. Durch diese Einrichtung wird die Sicherheit für die Schiffe und deren Bewohner, sowie der Ladungen bedeutend erhöht. Wie bekannt, ist das durch den Apparat erzeugte Claytongas im Stande, nicht nur ausgebrochenes Feuer zu löschen und Ratten zu tilgen, sondern auch Pest-, Cholera-, Typhus- und andere Bazillen mit Sicherheit abzutöten. Der Norddeutsche Lloyd kann daher seinen Passagieren und Verfrachtern Schiffe zur Verfügung stellen, die nicht Gefahr laufen, durch lange Quarantänen aufgehalten zu werden. Würde eine ansteckende Krankheit an Bord eingeschleppt werden, so ist es mit Hilfe des Clayton-Apparates jederzeit möglich, das Schiff mit voller Ladung während der Fahrt gründlich zu desinfizieren.

**Anssorgewöhnliche Leistung eines Segelschiffes.** Wie schon gemeldet, hat sich das Schulschiff »Herzogin Cecilie« des Norddeutschen Lloyd auf seiner Reise von Bremen nach Chile ausgezeichnet bewährt, indem es die Entfernung vom englischen Kanal nach Taltal in 69 Tagen zurücklegte. Aus dem Bericht des Kapitäns sei noch folgende bemerkenswerte Mitteilung wiedergegeben. Das Schiff erreichte die Ostspitze von Staten-Island (Feuerland) am 29. Oktober mittags bei Südweststurm, Hagel und Schnee. Das stürmische Wetter legte sich jedoch gegen Abend. Der gute Barometerstand ließ auf eine voraussichtlich schnelle Umseglung Kap Horn schließen, die auch erreicht wurde. Der langsam auffrischende nördliche Wind führte die »Herzogin Cecilie« bis 79° 30' West in 37° Süd. Am 3. November vormittags lief der nordwestliche Wind nach Südsüdwest um, auffrischend bis Stärke 9, und bot so der »Cecilie« gute Fahrgelegenheit nach Nordnordwest und Nord. Das Schulschiff legte in der Wache von 12—4 Uhr nachmittags 61 Seemeilen und in der Wache von 4—8 Uhr nachmittags 62 Seemeilen zurück, kam also auf 16 Seemeilen Fahrt in der Stunde, bis jetzt seine beste Leistung. — Es ist in der Tat eine außergewöhnliche Geschwindigkeit, welche die »Cecilie« hier erreicht hat; das Segelschiff steht mit dieser Leistung den erstklassigen Barbarossadampfern bzw. Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd gleich, welche ebenfalls 16 Seemeilen in der Stunde machen. Das Schulschiff »Herzogin Cecilie« ist bekanntlich auf der Werft von Rickmers in Bremerhaven gebaut worden.

### Prüfungswesen.

Die nächsten Prüfungen zum Schiffer auf großer Fahrt in den Provinzen Ost-, Westpreußen und Pommern beginnen: in Stettin-Grabow am 2. März, in Danzig am 10. März, in Barth am 27. April. Die nächste Seesteuermannprüfung in Stralsund wird am 12. April beginnen. Im Anschluß an die Schifferprüfungen für große Fahrt wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde und, falls Anmeldungen erfolgen, in der Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen abgehalten

werden; im Anschluß an die Seesteuermannsprüfung wird eine Prüfung in der Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen stattfinden.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 23. Januar. Als Mitglied wurde Herr Schiffsvermesser Breor aufgenommen. Es wurden gewählt: zu Kassenrevisoren die Herren Hechelmann und Strück; zu Delegierten für den Vereinstag die Herren Boeger, Dr. Bolte, Branislów, Polis, Schroedter, als Ersatz Dr. Ehlers und Opitz; zu Mitgliedern einer Kommission, die sich mit der von der See-Berufsgenossenschaft angeregten Ventilationsfrage beschäftigen soll, die Herren Bauer, Dr. Herrmann, Kaufmann, Opitz, Polis, v. Schrötter und Sebeloh. Zur Verlesung und kurzen Besprechung kamen sodann die vom Vorsitzenden Herrn Geh. Rat Schultze bekanntgegebene Tagesordnung des Vereinstages und seine beiden letzten Rundschreiben. Zum Thema »Änderung des Transportversicherungsgesetzes« befürwortet der Verein Vertagung, da die Vereine mit dieser sehr schwierigen Materie noch nicht so vertraut seien, wie es, um zu einem alle deutschen Verhältnisse gleichmäßig berücksichtigenden Beschluß kommen zu können, erforderlich sei und auch dem Ansehen des Deutschen Nautischen Vereins entspreche. — Nächste Sitzung am 30. Januar.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 25. Januar. Generalversammlung. (Anwesend 72 Mitglieder). Als Mitglieder wurden die Herren Kapt. Münchenberg (Seewarte) und I. Offizier C. Sachse, D. »Cap Blanco« aufgenommen. Vor Eintritt in die Tagesordnung teilte der Vorsitzende in warmempfundener Worten dem langjährigen Mitgliede, Herrn Kapt. v. Holten (Kommodore der H. S. D. G.) mit, daß der Verein ihn in Anerkennung seiner Verdienste um die Seeschifffahrt im Allgemeinen und um den Verein, als tatkräftigstem Förderer des Unterstützungsfonds, im Besonderen zu seinem Ehrenmitglied ernannt habe. Am Schluß seiner Ansprache überreichte der Vorsitzende dem Ehrenmitgliede ein künstlerisch ausgeführtes Diplom, als Erinnerung an den heutigen Tag. Erfreut und sichtlich überrascht dankte der Gefeiorte und versprach nach wie vor für das Wohl der Unterstützungskasse wirken zu wollen. Laut Tagesordnung wurde dann der in mehreren Exemplaren vorliegende Jahresbericht vom I. Schriftführer, Herrn Lewens, verlesen. Hierauf erstattete der Kassierer, Herr Kapt. Elingius, Bericht. (Wir kommen auf beide Gegenstände in einer der nächsten Nummern zurück. D. R.) Aus der Vorstandswahl, die durch Zettel vorgenommen wurde, gingen hervor: C. Schroedter, I. Vorsitzender; C. Bendix, II. Vorsitzender; Ed. Lewens, I. Schriftführer; H. Weltzien, II. Schriftführer; C. Elingius, Kassierer; Aug. Frantz und A. Volkertsen, Archivar und Beisitzer. Unter den bisherigen Mitgliedern der übrigen Kommissionen blieben die meisten im Amte. Hierauf beschäftigte sich der Verein mit internen Angelegenheiten in einer mehrstündigen, sehr anregenden Debatte. Ihr Ergebnis war, daß in Zukunft bis auf Weiteres die halben Überschüsse des Etats dem Unterstützungsfonds zugeteilt, daß Sammelbüchsen für in Not befindliche Witwen und Waisen auf Schiffen aufgestellt werden sollen, und daß einer Kommission aus den Herren Kapt. Elson, Peters, Schlüter, Schroedter und Volkertsen, in selbständiger Vertretung des Vereins, das Unterstützungswesen des Vereins zur Ausübung übertragen wurde. Ferner wurde beschlossen, auf Kosten des Vereins einen Protokollführer zur Entlastung der Schriftführer anzunehmen. Nächste Sitzung am 1. Februar. Tagesordnung: »Tagesordnung des Verbandstages.«

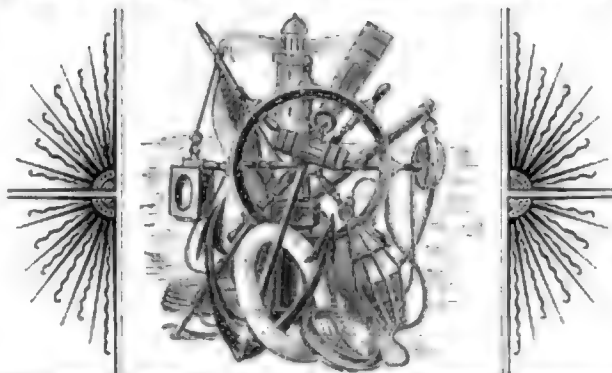
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stabbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Zur Frage der Unterwassersignale.

Der Verein *Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg*, hat zur Frage der Unterwassersignale folgenden Standpunkt eingenommen: »Aus den vielen hierzu gemachten Äußerungen ging hervor, daß das Prinzip des Unterwassersignals auf See schon lange im Gebrauche sei. Besonders auf Fahrzeugen, welche auf See häufig still liegen, wie z. B. auf Fischerfahrzeugen und Schleppdampfern, werde ein Unterwassersignal primitiver Art angewandt, um bei Nebel die in der Umgebung gemachten Signale und Geräusche wahrzunehmen. Man bediene sich hierzu einfach eines Bootshakens, dessen eines Ende in das Wasser gesteckt wird, während man das andere an das Ohr legt. Die allgemeine Ansicht der Versammlung ging dahin, daß man sich von den Unterwassersignalen großen praktischen Nutzen versprechen könne. Es wurde folgende Resolution gefaßt, welche auf dem Verbandstage vertreten werden soll:

»Es ist mit Freuden zu begrüßen, daß die von Praktikern schon seit langer Zeit ausgeübte Methode, im Nebel Schallsignale und Geräusche durch Vermittlung des Wassers aufzufangen, jetzt an der amerikanischen Küste weiter ausgebaut wird. Da die dortigen Unterwassersignale durch deutsche Kapitäne und Offiziere bereits beobachtet und als erfolgreich hingestellt worden sind, so hält unser Verein es für sehr angebracht, daß die deutsche Regierung an deutschen Feuerschiffen, welche an sehr befahrenen Punkten, wie Stoller Grund, Elbe-, Weser- und Jademündung ausgelegt sind, Unterwassersignale anbringt, damit Schiffe, welche von ihrer Reederei mit Unterwasser-Schallempfängern versehen wurden, weitgehende Versuche anstellen können, welche ev. zu einem wirkungsvollen Schutze für die Schifffahrt im Nebel führen können.«

— Aus der Versammlung heraus wurde der Wunsch geäußert, es möge auf dem Verbandstage um eine *Beschleunigung der gesetzlichen Einführung der Tieflademarke* und um eine gleichzeitig damit verbundene, umfangreiche Überwachung der Befolgung der Freibordvorschriften gebeten werden.

Ferner schreibt Herr Kapt. Siemsen: »Der Hamburger Seeschiffer-Verein hat seine Delegierten für den Verbandstag beauftragt, dafür einzutreten, daß die deutsche Regierung auf einem Feuerschiffe Versuche mit Unterwassersignalen vornehmen möge.

Da diese Signale für die Navigierung im nebligen Wetter noch eine große Zukunft haben können, möchte ich im Interesse der Sache und zur Beschleunigung derselben zur Erwägung geben, ob es nicht praktischer wäre, bestimmte Feuerschiffe als Versuchsstationen namhaft zu machen. In erster Linie wäre das Weser-Feuerschiff wohl als das geeignetste zu empfehlen, weil dieses bei nebligem Wetter ein Anseglungspunkt für Jade, Weser und Elbe ist. Da der Norddeutsche Lloyd, wie es scheint, sich sehr für die Sache interessiert, würde er im Verein mit der Marinestation in Wilhelmshaven wohl dafür sorgen, daß so rasch wie möglich dort eine Versuchsstation eingerichtet würde. In zweiter Linie käme das Feuerschiff »Elbe No. I.« in Betracht. Dieses ist ein großes, neues Schiff, welches wohl Platz genug im Raum unterhalb der Wasserlinie hat, um eine Glocke dort aufzuhängen. Bewähren sich nun diese Schallsignale, woran nach dem Ergebnis der Versuche auf mehreren amerikanischen Feuerschiffen kaum zu zweifeln ist, dann könnten ja später die Bojen der Westertill, Süderpiep, Norderelbe etc., wo hinein sich schon manches Schiff bei unsichtigem Wetter verirrt hat, mit der Einrichtung für Unterwassersignale versehen werden. Für die Schifffahrt, bei nebligem Wetter in die Elbe hinein, würde es doch ohne alle Frage eine große Erleichterung sein, wenn die Navigatoren sich nach Unterwasser-Schallsignalen richten könnten.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsaufträgen an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. fl.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 5.

Hamburg, den 4. Februar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte in 1904. — Ein zweiter Suezkanal in Sicht? — Untergang der Tjalk „Harmina“. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Schiffbau in 1904. — Schiffbau. — Maritimo Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Die Tagesordnung des 36<sup>ten</sup> Vereinstages des Deutschen Nautischen Vereins

lautet:

##### Erster Tag.

1. Geschäftliches: Aufnahme neuer Mitglieder, Wahl des Bureaus und der Revisoren, Berichte und sonstige Mitteilungen, Rechnungsablage.
2. Änderung der Satzungen. (Referent: Herr Handelskammer-Syndikus Dr. Dursthoff-Oldenburg.)
3. Vornahme der nach den abgeänderten Satzungen erforderlichen Wahlen.

##### Zweiter Tag.

4. Entwurf eines Transportversicherungsgesetzes. (Referenten die Herren: Th. Rodenacker-Danzig und Direktor F. Plaff-Hamburg.)
5. Abgabefreiheit auf natürlichen Wasserstraßen. (Referent: Herr Direktor M. Böger-Hamburg.)
6. Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal. (Referent: Nautischer Verein zu Hamburg.)
7. Internationale Schiffsvermessung. (Referent: Herr Schroedter-Hamburg.)
8. Vorschläge zur Änderung der Klassifikations-Vorschriften. (Referent: Herr Professor Schütte-Danzig.)  
(Über die etwa am zweiten Tage unerledigt gebliebenen Gegenstände wird am dritten Tage verhandelt.)

##### Dritter Tag.

9. Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute (Schifferprüfung für große Fahrt). (Referenten die Herren: Handelskammer-Syndikus Dr. Boysen-Kiel und Th. Rodenacker-Danzig.)
10. Ermäßigung der von Schiffen an die auswärtigen Konsulate zu zahlenden Gebühren für Expedition, sowie An- und Abmusterung. (Referent: Herr Handelskammer-Syndikus Professor E. Maack-Flensburg.)
11. Vortrag und Diskussion über internationales Prisenrecht und Kriegskontribando. (Referent: Herr Professor Dr. jur. Th. Niemeyer-Kiel.)

#### 12. Einrichtungen für die Sicherheit der Schifffahrt:

- a) Befeuern der marokkanischen Küste. (Referent: Herr Handelskammer-Syndikus Dr. Dursthoff-Oldenburg.)
- b) Tag- und Nachtsignale für Schiffe vor einem Treibanker. (Referent: Herr Navigationslehrer Hahn-Leer.)
- c) Vertiefung der Ems von Borsum bis zur Loerer Schleuse. (Referent: Herr Navigationslehrer Hahn-Leer.)
- d) Die Befeuern, Betonung und Bekakung der schleswigschen Westküste. (Referenten die Herren: Bürgermeister Dr. Schücking-Husum, Kapitän Matthiesen-Husum und Kapitän Winkler-Hamburg.)
- e) Auslegung eines Feuerschiffes im Rigaischen Meerbusen. (Referent: Nautischer Verein Lübeck.)

Unter den der Tagesordnung voraufgehenden Notizen verdient eine Neuerung, weil wir sie für sehr glücklich halten, noch besonders erwähnt zu werden. Es handelt sich um die Beteiligung solcher Gäste, die nicht vom Vorsitzenden selbst eingeladen worden sind. Die Delegierten, denen ausschließlich das Recht, Jemand einzuladen, eingeräumt wird, werden gebeten, »die Namen dieser Herren bis zum 10. Februar dem Vorsitzenden mitzuteilen.« Wird dieser Bitte, was wir lebhaft befürworten möchten, entsprochen, dann ist die — wahrscheinlich vom Vorsitzenden angestrebte — Möglichkeit gegeben, daß sich auch an den *einfachen* Abstimmungen nur solche Anwesende beteiligen, die dazu nach dem Statut berechtigt sind; eine Voraussetzung, die bekanntlich nicht immer vorgelegen hat. — Bei den *Beratungen des ersten Tages*, insbesondere für die Beschlüsse zu Punkt 3, wünschen wir diejenige



Meinungsübereinstimmung, durch die sich, abgesehen vom letzten Jahre, sonst die Aussprache über Verwaltungsangelegenheiten auszeichnete. Die Zeit, der mächtigste Faktor zur Ausgleichung von Gegensätzen, hat auch hier ihre heilsame Wirkung ausgeübt. Zwar war es nur ein Jahr, aber schon diese kurze Zeit wird manchen zu der Erkenntnis geführt haben, daß der im vorigen Jahre geschaffene Status, der sich gut bewährt hat, auch ohne peinliche Zwischenfälle hätte zustande gebracht werden können. Jede Begebenheit, auch die unangenehmste, vielleicht gerade die, bereichert unseren Erfahrungsschatz, belehrt uns und weitet unseren Blick. Ziehen wir aus den Erfahrungen des letzten Jahres die erforderlichen Konsequenzen, dann bleiben wir von Überraschungen befreit und erzielen in der bedeutsamsten Verwaltungsangelegenheit eine Einmütigkeit, wie sie erforderlich ist, um die großen Aufgaben des Vereins gemeinsam und freudig ausführen zu können. — Zum Entwurf eines *Transportversicherungsgesetzes*, einer ebenso umfangreichen wie schwierigen und für die Beteiligten bedeutsamen Materie, liegen bisher nur Abänderungsvorschläge des Antragstellers vor. Andere Körperschaften haben sich ausgeschwiegen, trotz des Artikels, den Herr Rodenacker hier in No. 45 veröffentlicht hat. Allerdings liegt von zweien eine Auslassung vor, aber sie bezieht sich nicht auf die materielle Seite. Die eine hält den Gegenstand überhaupt für ungeeignet zur Diskussion im Deutschen Nautischen Verein, die andere beantragt Vertagung, weil die Ansichten in Mitgliederkreisen noch ungenügend geklärt sind. Dieser zuletzt ausgesprochenen Ansicht möchten wir uns anschließen. Stellt sich der Verein auf diesen Standpunkt, dann nimmt er in

der Behandlung dieser Angelegenheit dasselbe Verfahren an, wie er es früher bei der Fischerlichterfrage, beim Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen und im letzten Jahre bei der Haftfrage der Reeder mit Vorbedacht beobachtet hat. Außerdem wird viel Zeit für die Besprechung der übrigen Gegenstände gewonnen. — Da die als Dringlichkeitsantrag im vorigen Jahre zur Besprechung abgelehnte „*Abgabefreiheit auf natürlichen Wasserstraßen*“ in diesem Jahre auf der Tagesordnung steht, darf wohl angenommen werden, daß die Meinungsübereinstimmung, wie sie im Handelstage über diese Frage vorgeherrscht hat, auch auf dem Nautischen Vereinstage zum Ausdruck kommen wird. — Daß die *Gebührenfrage im Suezkanal* zur Sprache kommt, ist sehr erfreulich, kann doch nicht oft genug die Gegnerschaft zur Praktik der Suezkanal-Compagnie ausgesprochen werden. Ebenso wie in dieser Angelegenheit ist bei der Besprechung der Punkte 7, 10 und 11 die *einstimmige* Annahme eines Beschlusses für seine Wirkung in der Öffentlichkeit von Wichtigkeit. — Vielversprechend ist Punkt 8, wenn es auch in diesem Jahre in Ermangelung bestimmter Anträge kaum zu Resolutionen kommen wird. Umso lobhafter wird die Aussprache zu Punkt 9 sein. Kommen die in den einzelnen Rundschreiben niedergelegten, von einander abweichenden Ansichten alle zur Besprechung, und eine erschöpfende Aussprache ist doch sehr erwünscht, dann gibt es ein fröhliches Aufeinanderplatzen, aus dem die Regierung dann ihre Folgerungen ziehen kann. — — Wie stets, so wünschen wir auch in diesem Jahre den Beschlüssen des Vereins diejenige Kraft und Bedeutung, auf die sie berechtigten Anspruch haben.

## Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte in 1904.

### II. Zwangslotsen.

Die Kollisionen, mit denen wir uns bis jetzt beschäftigt haben, betrafen nur Fälle, bei denen nicht erörtert worden ist, ob der an Bord befindliche Lotse, wenn überhaupt einer an Bord gewesen war, ein Zwangslotse war oder nicht. Das englische Zwangslotsenengesetz, das naturgemäß auch für unsere in englischen Gewässern verkehrenden Schiffe in Betracht kommt, ist so schwer zu verstehen, daß es sich verlohnen mag, die darauf bezüglichen Gerichtsentscheidungen besonders zu behandeln.

Ein Fall betraf ein Schiff, das mit einer Ladung aus transatlantischen Gewässern in den Hafen von Harwich kam. Es mußte im Stour-Fluß ankern, um genügendes Wasser, nach dem Löschplatze zu holen, abzuwarten. Als es dann unter Lotsenführung nach dem Löschplatze holte, kam es in Kollision. Die Reederei wurde wegen des Schadens, den ihr

Schiff angerichtet hatte, verklagt, und das Gericht hatte nun zu entscheiden, ob der Lotse, der an Bord war, ein Zwangslotse war oder nicht. Zugabegeben wurde, daß das Schiff bis in den Hafen von Harwich hinein lotsenpflichtig gewesen sei, daß aber, wurde nun behauptet, mit dem Verankern des Schiffes im Hafen die Pflicht, einen Lotsen zu nehmen, aufgehört habe. Und wenn auch derselbe Mann, der das Schiff binnen gebracht habe, noch als Lotse nach dem Liegeplatze an Bord gewesen sei, so sei er doch im Sinne des Gesetzes kein Zwangslotse mehr gewesen. Die Frage war bis dahin noch nicht autoritativ entschieden, die Entscheidung ist daher sehr wichtig. Der Richter kam zu dem Schlusse: »Die Pflicht, einen Lotsen bis in den Hafen zu nehmen, bedeute die Pflicht, einen Lotsen bis zu dem Platze zu nehmen, wo das Schiff liegen soll — in diesem Falle bis zur

Liegestelle am Kai.« — Für deutsche Schiffe nicht besonders wichtig, immerhin aber doch für Schiffe, die auf Liverpool oder Manchester fahren. Recht beachtenswert sind einige Fälle, in denen über die Zwangslotsenfrage in den Gewässern dort entschieden worden ist. In einem Falle wurde entschieden, ein auf der Fahrt nach Manchester in der Eastham-Fahrrinne befindliches Schiff und mehrere von Manchester kommende zu gleicher Zeit in der Eastham-Fahrrinne befindliche Schiffe hätten Zwangslotsen an Bord gehabt. Diese Entscheidung wurde noch durch eine spätere erhärtet, in der dem Lotsen die Schuld an einer Kollision in der Eastham-Fahrrinne zugeschoben wurde, und der Reeder dadurch, daß ein Zwangslotse an Bord gewesen war, für den Schaden, den sein Schiff angerichtet hatte, nicht haftbar gemacht werden konnte. In einem dritten Falle, der sich auf den Lotsenzwang im Mersey bezog, war zu entscheiden, ob die Grenze des Fahrwassers, bis wohin Schiffe lotsenpflichtig sind, jene Stelle ist, wo einst die Ansteuerungstonne gelegen oder die längst verschwundene Glockenbake gestanden hat, oder ob das weiter draußen liegende Feuerschiff »Bar« als die Grenze, bis zu welcher der Lotsenzwang reicht, angesehen werden muß. Der Richter zog in Betracht, daß sich die Barre allmählich weiter nach außen verlagert habe und entschied, daß das Feuerschiff »Bar« die Grenze des Lotsenzwanges bezeichne. In Anbetracht der vollkommen verschiedenen Rechtslage, je nachdem der Lotse an Bord als Zwangslotse angesehen wird oder nicht, können wir unseren Landsleuten nicht dringend genug raten, sich in englischen Gewässern stets so genau wie irgend möglich über die Grenzen des Lotsenzwanges zu unterrichten.

Zwei eigentümliche, aber für Kapitäne sehr beherzigenswerte Entscheidungen sind die folgenden. In einem Falle wurde ein Schiff als schuldiger Teil erklärt, weil es »Links-Ruder« gegeben habe. Darauf wurde eingewandt, die Reeder brauchten nicht für den angerichteten Schaden zu haften, weil ein Zwangslotse die Führung des Schiffes gehabt habe. Nun war »Links-Ruder« gegeben worden, weil man 2 Töne einer Dampfpfeife gehört hatte. Der Richter kam aber zu der Ansicht, daß das andere Schiff *nicht* 2 Töne gegeben hätte, und daß sich der Lotse geirrt habe. Weil nun aber der Lotse den Kapitän gefragt habe, ob das Signal, das man gehört hatte, nicht aus 2 Tönen bestanden und der Kapitän »ja« dazu gesagt habe, so hatte sich der Kapitän auch geirrt, und folglich haften der Reeder und die Berufung auf den Zwangslotsen sei hinfällig. Dieses Urteil steht in scharfem Gegensatz zu dem folgenden, wo entschieden wurde, daß der Lotse *allein* sich fehlerhafter Navigierung schuldig gemacht habe. Es handelte sich um ein Schiff, das unter Lotsenföhrung im Ship-Kanal in

der Bucht von New-York in Kollision geriet, weil der Lotse fälschlich angenommen hatte, das andere Schiff sei ihm im Wege. Auch hier hatte der Kapitän dasselbe angenommen, und seine Annahme dem Lotsen mitgeteilt. Dennoch wurde dem Lotsen *allein* die Schuld gegeben. Der Vorsitzende machte zwischen diesem und dem oben angeführten Falle den Unterschied, daß in dem einen Falle, wo der Kapitän mit für schuldig gehalten und infolge der Reeder haftbar gemacht wurde, nur ein Signal gehört worden war, im anderen Falle aber, wo man hätte sehen können, der Lotse in der Lage gewesen sei, sich selbst zu überzeugen, wie die Sachlage war, und er sich deshalb auch nicht von dem Irrtum, den der Kapitän gemacht habe, hätte irreführen lassen können. In diesem Falle sei deshalb der Einwand, daß der Zwangslotse den Fehler gemacht habe, also die Reederei für den angerichteten Schaden nicht hafte, berechtigt.

### III. Bergelohn.

Ehe wir uns zu den bedeutenderen Einzelfällen wenden, die für uns von Interesse sind, weil zum Teil auch deutsche Schiffe daran beteiligt waren, möge erwähnt werden, daß im Jahre 1904 durch gerichtliche Entscheidungen viel weniger Bergelohn zugestanden worden ist als im Jahre 1903. Allerdings ist im Jahre 1903 weit über dem Durchschnitt an Bergelöhnen vor Gericht erstritten worden, aber die Abnahme im Jahre 1904 ist doch bemerkenswert, und man nimmt an, daß die Gerichte in solchen Fällen seltener in Anspruch genommen werden, und Schiedsgerichte bei Ansprüchen auf Bergelohn mehr in Aufnahme kommen.

An großen Summen für Bergungen wurden im Jahre 1903 achtmal £ 5000 oder mehr und vierzehnmal zwischen £ 2000 und £ 5000, zusammen etwa £ 90 000 an Bergelöhnen zuerkannt; im Jahre 1904 dagegen nur in drei Fällen über £ 5000 und in zwölf Fällen zwischen £ 2000 und £ 5000, zusammen etwa £ 51 000, oder annähernd ebensoviel wie im Jahre 1902. Im Jahre 1904 waren die höchsten vor Gericht zuerkannten Bergelöhne £ 7500 (Pfalz), £ 6400 (Sardagna) und £ 5100 (Toscana) gegen die im Jahre 1903 zugesprochenen £ 8550 (August Korff), zweimal £ 7000 (Boveric und Ajax), dreimal etwa £ 6000 (British Prince, Mountly und Matapan) und endlich zweimal etwa £ 5000 (Waikato und Martello). Bei »Pfalz« lag der einfache Fall vor, daß ein Dampfer, der seine Schraube verloren hatte, von einem anderen geschleppt worden war, weil aber der gerettete Wert £ 140 000 betrug und die »Pfalz« 200 Passagiere an Bord hatte, wurde so hoher Bergelohn zuerkannt. Ähnlich war es bei »Sardagna«, wo der gerettete Wert £ 120 000 betrug und der schleppende Dampfer »Shimosa«

mit Ladung und Fracht auf £ 240 000 bewertet wurde. Ähnlich war's auch bei »Toscana«; dieser Dampfer hatte sogar 1000 Auswanderer an Bord. Die drei höchsten, als Bergelohn zuerkannten Summen mußten also für Schiffe bezahlt werden, die ihre Schrauben verloren hatten. 58 Bergungssachen wurden von der Admiralty Division entschieden, in 51 Fällen davon wurde Bergelohn zuerkannt, nämlich zusammen ungefähr £ 81 700. In 16 Fällen von diesen 51 hatten die geborgenen Schiffe die Schrauben verloren oder die Wellen gebrochen, was £ 38 000 Bergelohn gekostet hat. In den anderen Fällen sind hauptsächlich gestrandete Schiffe ab- oder Schiffe, die im Begriff waren, auf Strand zu treiben, in Sicherheit geschleppt worden, ebenso sind Schiffe, die in Kollision gewesen oder lock waren, oder Ruderschaden hatten, in Sicherheit geschleppt worden. In einem Falle ist ein brennendes Schiff geborgen worden, und einmal wurde Bergelohn für Binnenbringen eines Seglers, der seine Offiziere verloren hatte, zuerkannt. Vier Klagen auf Bergelohn wurden abgewiesen. Es waren dies Ansprüche auf Bergelohn, die von Schleppdampfern gemacht wurden. In drei Fällen davon wurde auf die ursprünglich als Schlepplohn vereinbarten Summen erkannt, und einmal wurde sogar eine Gegenklage auf Schadenersatz, weil der Schlepper das geschleppte Schiff auf eine Klippe gesetzt hatte, zu Gunsten des geschleppten Schiffes dabei entschieden.

Ansprüche auf Bergelohn führen selten zu Entscheidungen über gesetzliche Fragen. Es wurden in zwei oder drei Fällen aber doch gewisse, nicht ganz unbedeutende Punkte entschieden. Einmal erhob die Mannschaft eines Rettungsbootes mit den Leuten, die beim zu Wasser bringen des Rettungsbootes geholfen hatten, Anspruch auf Bergelohn. Wenn ein Rettungsboot zu Wasser gebracht wird, um Menschenleben zu retten, so werden die Rettungsmannschaften von der Rettungsgesellschaft (National Lifeboat Institution) bezahlt, wenn aber die Rettungsmannschaft Bergedienste tut, so hat sie Anspruch auf Bergelohn an den Eigentümer des geborgenen Gutes. In diesem Falle hatte die Rettungsboots-Mannschaft Bergedienste getan und konnte Bergelohn beanspruchen. Nun wurde aber behauptet, das Rettungsboot sei zu Wasser gebracht worden, um Menschenleben zu retten, und die Leute, die das Boot zu Wasser geschoben hätten, seien nur als Rettungsmannschaften tätig gewesen, nicht aber als Borger. Das Gericht war jedoch anderer Meinung und sprach aus, daß sie auch Anspruch auf Bergelohn hätten. Das Boot sei nicht nur zu Wasser gebracht, um Menschenleben zu retten, sondern auch um eintretenden Falles Bergedienste zu tun, und da in diesem Falle tatsächlich Bergedienste getan worden wären,

so hätten die Leute, die beim zu Wasser bringen des Rettungsbootes geholfen hätten, auch Anspruch auf Bergelohn für die Arbeit, die erst die Rettungsboots-Mannschaft in die Lage gebracht hätte, Bergedienste zu tun.

Um einen eigenartigen Fall handelte es sich bei der Bergung des Dampfers »Friesland«; die Reeder des »Friesland« hatten die Nachricht erhalten, daß das Schiff mit zusammengebrochener Maschine an der Südküste von Irland treibe. Sie vereinbarten mit den Eigentümern eines Schleppdampfers, von dem man glaubte, daß er in Dunmore läge, daß der Schlepper die »Friesland« suchen und für den gewöhnlichen Schlepplohn nach Liverpool schleppen sollte. Inzwischen hatte der Schlepper die »Friesland« aber gesehen, war hin gefahren, und hatte sie ins Schlepptau genommen; er brachte sie auch mit noch anderer Hülfe nach Liverpool. Der Schlepper beanspruchte nun Bergelohn. Das Gericht entschied, die Reeder des Schleppers seien an ihr Abkommen gebunden, aber der Kapitän und die Mannschaft, die allerdings auch an das Abkommen ihrer Reeder gebunden gewesen sein würden, wenn sie zur Zeit die Bergung noch nicht angefangen gehabt hätten, hätten vom Abkommen der Reeder ganz unabhängige Rechte erworben, als sie die Bergung begonnen hatten, und sie hätten deshalb Anspruch auf Bergelohn.

Eigenartige Umstände begleiteten auch den Fall, der bereits bei den Kollisionen erwähnt worden ist, bei dem zwei Schlepper ein Schiff den Bristol-Kanal abwärts schleppten, das einen Lotsenkutter längsseit hatte. Der Schleppzug ging einem Segler nicht aus dem Wege, und dieser rannte den Lotsenkutter nieder. Bei der Verhandlung über die Kollision war der Schleppzug, also die beiden Schlepper und das geschleppte Schiff, für schuldig befunden worden, und das Gericht hatte nun zu entscheiden, ob der eine der beiden schuldigen Schlepper, der den in der Kollision beschädigten Segler, einen Schooner, ins Tau nahm und nach Cardiff schleppte, Anspruch auf Bergelohn habe. Das Gericht entschied, der Schlepper habe keinen Anspruch auf Bergelohn, weil er an der Kollision schuld gewesen sei. Wenn er nun auch verpflichtet gewesen sei, dem beschädigten Segler Hülfe zu leisten, so sei er doch nicht verpflichtet gewesen, ihn nach Cardiff zu schleppen, dafür stehe ihm Schlepplohn zu.

In einem Falle hatte der Richter zu entscheiden, in welchem Verhältnis der auf die Schiffsmannschaft entfallende Teil des Bergelohnes an die nicht bei der Führung des Schiffes beschäftigten Mitglieder der Mannschaft verteilt werden sollte. Die Frage ist früher schon zweimal behandelt worden, wobei in beiden Fällen ein Unterschied zwischen der bei der Führung beteiligten und der bei der



Führung nicht beteiligten Mannschaft gemacht worden ist. In dem einen Falle erhielten die an der Führung nicht beteiligten Mitglieder der Besatzung, Arzt, Zahlmeister, Aufwärter etc., und die an Bord befindlichen Pferdeknechte oder -wärter ein Drittel des ihnen nach Verhältnis ihrer Heuer zukommenden Bergelohnes, im anderen Falle die Hälfte. In diesem Jahre wies der Richter auf den Unterschied zwischen gewöhnlichen, bei der Schiffsführung nicht beteiligten Mitgliedern der Besatzung hin und außergewöhnlichen, wie Vieh- oder Pferdewärter, und es wurde entschieden, daß Arzt, Zahlmeister, Aufwärter, Koch, Bäcker und Schlachter die Hälfte des ihnen nach Verhältnis ihrer Heuer zukommenden Bergelohnes erhalten sollten.

In einer ganz außergewöhnlichen Bergungssache handelte es sich um einen nach Savona bestimmten Segler, dessen Kapitän über Bord gefallen war, und dessen Steuermann Selbstmord begangen hatte. Ein junger, aber ziemlich unbefahrener Mann von der

Mannschaft, der etwas Navigation verstand, hatte das Schiff etwa 300 Sm. weit bis in die Nähe von St. Miguel gebracht, dort traf man einen Dampfer, den man um einen Schiffsoffizier bat. Der zweite Steuermann des Dampfers ging auf den Segler über und nahm das Kommando. Er fand den Ruderkopf des Seglers beschädigt, doch gelang es ihm, unter mancherlei Schwierigkeiten das Schiff durch die Straße von Gibraltar und bis nach Cartagena zu bringen. Unter den Umständen hatte er einen gehörigen Bergelohn verdient, und ihm wurden £ 325 zugesprochen. Reeder, Kapitän und Mannschaft des Dampfers, der den Offizier abgegeben hatte, partizipierten nach einem beim Gericht anerkannten Grundsatz am Bergelohn, der auf £ 600 festgesetzt worden war. Mit diesem Falle dürfte die Reihe der auch für uns beachtenswerten englischen Gerichtsverhandlungen über Bergelohn erschöpft sein.

R.

## Ein zweiter Suezkanal in Sicht?

Sir Theodore V. S. Angier, Chef der Firma Angier Brothers in London, der Urheber der Propaganda für den Bau eines zweiten Suezkanals, macht in einem Schreiben an Herrn Storrer, dessen Resolution gegen die Höhe der Suezkanal-Gebühren am 9. Januar im Hamburger Nautischen Verein einstimmige Annahme fand, von einigen Bemerkungen Mitteilung, die er in mehreren englischen Fachblättern zu veröffentlichen im Begriff steht, und die auch für unsere Schiffsfahrtskreise manches Interessante enthalten. Sir Angier wiederholt zunächst die mehrfach gegen die Suezkanal-Compagnie vorgebrachten Klagen und betont die Notwendigkeit, daß die so universell unterstützten Bestrebungen der Chamber of Commerce zum Erfolge führen. Er wendet sich dann zu seinem Hauptthema, dem Bau eines zweiten Suezkanals, indem er mit dem Hinweis beginnt, daß diese ganze Frage noch eine weitergehende kommerzielle und höchst wichtige politisch-strategische Bedeutung habe. Wir übersetzen seine nun folgenden, sowohl in volkswirtschaftlicher wie in allgemein politischer Beziehung bemerkenswerten Ausführungen wörtlich:

»Wenn die Leistungsfähigkeit des jetzigen Kanals einerseits eine beschränkte ist, ist die Ausdehnungsfähigkeit des in Frage kommenden Weltverkehrs andererseits eine unbeschränkte. Den Besitzern und Führern der den Kanal benutzenden Post- etc. Dampfer möchte ich bemerken, daß schon bei dem gegenwärtigen Verkehr der Kanal für die Aufrechterhaltung eines auf der Höhe stehenden Dienstes nicht ausreicht, die Durchfuhrgeschwindigkeit ist erheblich geringer als sie verlangt wird und sein

sollte. Mit jedem Jahre wird dieser schlimme Übelstand mehr fühlbar und nach Maßgabe der Verkehrszunahme der letzten 5 bis 10 Jahre müssen die zu erwartenden Hindernisse und Verzögerungen in weiteren 5 Jahren bis zur Unerträglichkeit anwachsen. Schon die gewöhnliche Vorsicht also legt den Bau eines zweiten Kanals, um diese mit Sicherheit bevorstehende Blockierung auszugleichen, nahe, und in Anbetracht der erforderlichen langen Bauzeit sollte damit sobald wie irgend möglich begonnen werden.

Noch viel eindringlicher weist auf die absolute Notwendigkeit des Baues eines besonderen ganz britischen Suezkanals eine politisch-strategische Beleuchtung der Frage hin. Der südafrikanische und der gegenwärtige russisch-japanische Krieg haben mit nur zu großer Deutlichkeit bewiesen, mit welcher Leichtigkeit und Sicherheit Kriegführende von Neutralen fast jede Hülfe, deren sie bedürfen, wenn sie nur angemessen dafür bezahlen, erhalten und wir können mit Sicherheit darauf rechnen, daß, falls wir in einen unsere indischen Besitzungen bedrohenden Krieg verwickelt werden sollten, unsere Gegner, selber oder mit der Unterstützung von Untertanen einer neutralen Macht, den jetzigen Kanal, welcher unter unabhängiger, ausländischer Leitung und internationalem Einfluß steht, wirksam versperren werden. Zur Ausführung dieses Vorhabens einige neutrale Schiffe von großer Tonnage zu finden wäre leicht genug, da ja die britische Regierung nicht die Macht hat, eine Kontrolle über den Kanal auszuüben, oder die freie internationale Benutzung desselben zu verhindern. Wenn also

die Regierung keinen britischen Suezkanal baut, hat sie, wenn sie einmal Krieg führt, mit der Gewißheit zu rechnen, ohne die Benutzung dieses wichtigen Schiffahrtsweges in ihren Plänen für die Verteidigung unserer indischen Besitzung auskommen zu müssen. Ich bin daher der Ansicht, daß die britische Regierung früher oder später der Situation Rechnung tragen und mit dem Bau eines britischen Suezkanals wird beginnen müssen, ferner daß unser Handel nach dem fernen Osten sowie der übrige Welthandel ebenfalls den Bau eines zweiten Suezkanals erfordern.

Ehe mit dem Werk begonnen werden kann, ist natürlich zwischen den zu einander im Gegensatz stehenden Interessenten eine Verständigung herbeizuführen, worin ich aber eine unüberwindliche Schwierigkeit nicht zu erblicken vermag. Es muß gewiß Alles, was unsere wohl begründete Freundschaft mit Frankreich stören könnte, vermieden und auf das französische Nationalgefühl Rücksicht genommen werden. Die Franzosen sind indes in erster Linie sehr praktische Geschäftsleute und so wird die Wichtigkeit der kommerziellen und Schiffahrts-Interessen Frankreichs diejenige der Interessen der Suezkanal-Aktionäre, also der Teilhaber eines Privatunternehmens, bei weitem aufwiegen und muß schließlich zu Gunsten des zweiten Kanals in die Wagschale fallen, ganz besonders, wenn das neue Unternehmen, wie ich vorschlagen möchte, nach einer fairen und sachgemäßen Verständigung mit der bestehenden Suezkanal-Compagnie, ins Leben tritt. Eine derartige Verständigung über den Betrieb sollte meiner Meinung nach zwischen der Leitung der jetzigen Kanalgesellschaft und der neuen dahin erfolgen, daß jede der beiden Unternehmungen von der Schiffstonnage so hohe Gebühren erhebt, daß sie die Ausschüttung von nicht über 10% Jahresdividende auf das Kapital der bestehen-

den Gesellschaft bzw. das für den Bau eines neuen Kanals erforderliche Kapital gestatten. Das würde den Gebührensatz auf ungefähr die Hälfte des jetzigen, welcher 8,50 francs per Tonne beträgt, herabsetzen, bei Berücksichtigung der beabsichtigten Änderung hinsichtlich der Art der Vermessung der Schiffe. Dies ist natürlich ein ganz allgemein gehaltener, erst noch in den Details näher auszuarbeitender Vorschlag, der aber meiner Ansicht nach den meisten unparteiisch und kaufmännisch Denkenden eine annehmbare Basis bieten würde. Erscheint es doch ganz unverständlich, wie eine Privatgesellschaft, welche im Besitz eines Monopols ist und tatsächlich keinerlei Risiken hinsichtlich ihres Kapitals läuft, in der Lage sein kann, von dem Handel der ganzen Welt einen Zoll, der ihr mehr als 5 bis 10% Gewinn auf ihr Kapital bringt, zu erheben. Ich bin überzeugt, daß sowohl Frankreich wie auch alle anderen Nationen bei unparteiischer und freundschaftlicher Erörterung diese Auffassung teilen werden.

Die besprochene Frage gehört zu den wichtigsten und dringendsten unserer Zeit, sie wird in irgend einer Weise gelöst werden müssen, und zwar je eher umso besser. Die Aktionäre der gegenwärtigen Suezkanal-Gesellschaft können unmöglich die Tatsache aus den Augen verlieren, daß der Panamakanal und die transsibirische Eisenbahn bald neue Verkehrswege von Bedeutung für den Handel sein und eine scharfe Konkurrenz für sie bilden müssen, die sie nötigen wird, ihre Gebührensätze und ihre Dividenden herabzusetzen. Die in einem langjährigen Bestehen eingeholten außerordentlichen Erträge ermöglichen es der Gesellschaft sehr wohl, jetzt die Bedürfnisse ihrer Kundschaft klug zu berücksichtigen und in solcher Weise gestützt gleichzeitig durch das englischerseits geplante Unternehmen, ihre Stellung zu festigen. *St.*

## Untergang der Tjalk „Harmina“.

Über diesen Seeunfall schreibt am 1. Januar 1905 der sozialistische „Seemann“:

„Keine Rettungsgeräte an Bord. Der Totalverlust der Tjalk „Harmina“ wurde vom Seeamt zu Emden in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar auf das damals herrschende stürmische Wetter, in Verbindung mit dem hohen Alter des Schiffes und der schweren Ladung zurückgeführt. Das Seeamt bemängelt in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar, daß keine Rettungsgeräte an Bord waren. Es handelt sich in diesem Falle also um ein Sargschiff schlimmster und gemeingefährlichster Art. Ein Sargschiff, das infolge seines hohen Alters die schwere Ladung nicht tragen konnte, zudem ohne jedwede Ausrüstung mit Rettungsgeräten, also gelinde gesagt total seeuntüchtig war und doch die Reise antreten konnte, ohne daran behördlich gehindert zu werden. Da haben wir wieder einmal ein drastisches Beispiel dafür, wie es mit Aufsicht und Kontrolle im deutschen Schiffahrtsbetriebe bestellt ist. Diese

total seeuntüchtige Tjalk „Harmina“ bildete nicht nur die allergrößte Gefahr für ihre eigene Besatzung, sondern noch vielmehr für die ganze Schiffahrt. Nichtsdestoweniger konnte ihr Schiffer sie bis zum Versaufen vollpacken und in die offene See hinausführen, im Chor mit den maßgebenden Behörden singend: Geht es gut, so loben wir's. Wir finden keine Worte, die scharf genug wären, um dieses ruchlose Treiben zu brandmarken. Wann wird Regierung und Reichstag diesem Janiner ein Ende machen?“

Um festzustellen, ob und bis zu welchem Grade die vorstehende Sensationsnotiz den tatsächlichen Verhältnissen entsprach, haben wir uns die Ausfertigung des seeamtlichen Spruches über diesen Seeunfall besorgt. Darnach fällt das Seeamt zu Emden folgendes Urteil: „Die 25 Jahre alte, 13 Registertons große Tjalk „Harmina“ von Warsingsfehn ist, beladen mit Steinen, am 22. November d. Js. in der Jade, unweit der Voslapp Plate bei stürmischem Wetter aus SO. plötzlich gesunken und total verloren gegangen. Die Mann-

schaft hat sich im eigenen Boot gerettet. Außer dem Boot waren Rettungsgeräte nicht an Bord. Die Ursache des Unfalls ist auf das damals herrschende stürmische Wetter in Verbindung mit dem hohen Alter des Schiffes und der schweren Ladung zurückzuführen. Das Seeamt bemängelt, in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar, daß keine Rettungsgeräte an Bord waren.

Aus dem Tatbestand geht sodann hervor, daß der Unfall in so kurzer Zeit geschah, daß die Pumpe gar nicht in Betrieb gesetzt und auch Notsignale nicht gemacht werden konnten. Schiff und Ladung sind gänzlich verloren gegangen und die Besatzung kam mit ihrem Boot um 3 Uhr nachmittags in Hooksiel an.

Die Feststellung obiger Tatsachen gründet sich auf die vom Schiffer A. und Schiffsjungen T. am 3. Dezember v. J. vor dem Großherzoglichen Amtsgerichte Jever Abt. II abgelegte Verklärung, sowie auf die Aussagen des Schiffers in der am 17. Dezember abgehaltenen Seeamtssitzung.

Der obige Spruch wurde aus folgenden Gründen gefällt: »Nach diesem Tatbestande hat die »Harmina« am 20. November

d. J. die fragliche Reise in gutem, dichten Zustande angetreten, nur war zu bemängeln, daß außer dem Boot sich keine Rettungsgeräte an Bord befanden. Die Beladung des Schiffes gab im Verhältnis zur Tragfähigkeit zu Bemerkungen keine Veranlassung. Der Schiffer handelte am Morgen des 22. November richtig, als er die Reise nicht fortsetzte, weil die Gefahr vorlag, daß bei dem östlichen Winde er auf dem »Neuen Brack« keine genügende Wassertiefe vorfinden würde und durch Ankreuzen einen besseren Ankerplatz zu erreichen suchte. Das Schiff arbeitete nun schwer in der hoch gehenden See, welche für das kleine Schiff noch dadurch unbequemer war, da Wind und Strom entgegengesetzte Richtung hatten. Die 25 Jahre alte Tjalk war dieser Anforderung mit ihrer immerhin schweren Ladung nicht mehr gewachsen, ist plötzlich sehr schwer leck geworden und infolgedessen gesunken.

Im Anschluß hieran darf noch bemerkt werden, daß für die Tjalk, weil sie kleiner als 50 kbm Raumgehalt ist, die Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft natürlich nicht in Betracht kommen.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Dezember 1904.

Ustung	Größenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Ges.
a) deutsche Werften.						
PD	351×43'9"×25'10"	5000 t T.	Hamburg-Amerika Linie	Reiherstieg Schiffswerften	Dania	G
FD	301×41'2"×21'3"	4100	Flensburger Dampfer Compagnie	Flensburger Schiffsbau Ges.	Regina	,
	312×45×21'6"	—	»Horne«, Lübeck	Neptunwerft, Rostock	Hornfels	,
	353×35×22	2440	M. Jebsen, Appenrade	Howaldtswerke, Kiel	Michael Jebsen	,
	402×51'6"×25'6"	6200	D. G. »Hausa«, Bremen	Vulkan, Bremen	Heimburg	,
	—	—	Schwedische Reederei	Schichau-Werft, Danzig	Sven	,
PD	427×50'8"×31'6"	7500	Hamburg-Amerika Linie	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Columbia	,
FD	67,5×10,7×5,2 m	1800	Franz Griebel, Stettin	Oderwerke, Stettin	Eddi	,
PD	290×37×21'8"	1280	Hamburg Südamerik. D. Ges.	Howaldtswerke, Kiel	Saturno	B
b) englische Werften.						
FD	300×53×25'6"	6100	Charlton & Thompson, Sunderland	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Abbotsfort	L
	342×49×25'2"	—	Cockerline & Co., Hull	Irvines Shipb. Dry D. Co., Hartlep.	Germanic	,
	352×48×26'	6300	Horsley Line, Hartlepool	Doxford & Sons, Sunderland	Greenbank	BC
	395×54×26'2"	—	J. & J. Harrison, London	Furness, Witthly & Co., Hartlepool	Harmonic	L
	342×47×22'6"	—	Scaramanza Bros, London	Wm. Gray & Co., Hartlepool	Leander	B
	—	6100	Eine Firma in Ragusa	J. Readhead & Sons, Hartlepool	Strjg	L
	335×45×24'3"	5200	John Cory & Sons, Cardiff	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Hullhouse	,
	381×50×28'4"	—	Hansen & Co., Kopenhagen	Wm. Gray & Co., Hartlepool	Jethou	B
	335×45×23	—	Sholefield & Son, Newcastle	Kopner & Son, Stockton	Tatavora	,
	339×48×24'	—	Eine russische Firma	Bartram & Sons, Sunderland	Noworossia	L
c) schottische Werften.						
Y	245×27'6"×16'3"	782	Unbekannt	Fairfield Shipb. & Eng. Co., Govan	Narcissus	,
FD	385×49×23'8"	7100	Enoch S. S. Company, Liverpool	Russell & Co., Port Glasgow	St. Helena	,
	185×28×13	—	George Wallace Sydney (NSW)	Scott & Sons, Knapthorn	Noorbar	B
	352×47×28	6250	J. Warrack & Co., Leith	O. Connell & Co., Scotstoun	Errol	L
	345×49×28'6"	6560	A. M. Hansen & Co., Kopenhagen	Russell & Co., Port Glasgow	Herm	B
PD	405×37×25'9"	10000	P. & O. Comp.	Barelay, Curle & Co., Whiteinch	Poona	L
FD	540×60×41	11200	Allan Line, Glasgow	A. Stephens & Co., Lenhouse	Virginian *)	,
	—	1400	J. & J. Denholm, Greenock	George Brown & Co., Greenock	Glenpark	,
d) irische Werften.						
	250' Länge	1300 BRT	Eine Firma in Havana	Workman, Clark & Co., Belfast	Regina	,

\*) Turbinendampfer.

Ausserdem: b) 1 Dampflehro, 2 Fischdampfer, 6 Seeleichter, 4 Seeschlepper, 5 kleine Küstenschiffe, 7 Fischerfahrzeuge; c) 5 Fischdampfer, 2 Bagger, 4 Fischerfahrzeuge, 1 Jacht, 2 Seeleichter, 1 Feuerschiff; d) Ein Transportschiff für die Admiralität.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, Fd Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Seizer, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.



## Schiffbau in 1904.

Den in Nr. 2 veröffentlichten Angaben aus dem Register des Germanischen Lloyd über die letztjährigen Betriebsergebnisse deutscher Werften, folgen, diesmal nach dem Ausweis von Lloyds Register, einige Notizen über den englischen Schiffbau in 1904. Im Anschluß daran zahlenmäßige Angaben über den Schiffbau in anderen Ländern während einer mehrjährigen Dauer und ein Verzeichnis der Schiffe, die am 1. Januar 1905 auf ihren Werften im Bau begriffen waren.

Abgesehen von Kriegsschiffen wurden 712 Schiffe mit 1 205 162 Br.-R.-T., davon 613 Dampfer mit 1 171 375 und 99 Segler mit 33 787 T. von britischen Werften im Jahre 1904 vom Stapel gelassen. Die 37 erbauten Kriegsschiffe umfaßten ein Displacement von 127 175 T.

Von Handelsschiffsbauten entfallen 962 679 Dampfer- und 17 314 Seglertonnage (81,3 pZt.) auf britische Rechnung. Hierbei darf eingeschaltet werden, daß im Berichtsjahre ca. 259 000 T. (208 000 T. Dampfer, 51 000 T. Segler) aus dem Schiffsregister als verloren, kondemniert etc. gestrichen, daß 5500 T. auf ausländischen Werften für britische Reeder gebaut und 63 000 T. vom Auslande angekauft wurden. Demnach hat die britische Segelschiffsflotte eine Abnahme von 76 000 T. und die britische Dampfschiffsflotte eine Zunahme von 505 000 T., die gesamte Flotte also eine Zunahme von 429 000 Br.-R.-T. erfahren. Gegen 313 000 in 1899, 220 000 in 1900, 543 000 in 1901, 643 000 in 1902 und 405 000 Br.-R.-T. in 1903.

Unter den abgelieferten Neubauten britischer Werften in 1904 waren 13 Schiffe mit Dampfturbinen, im Bau sind, außer den beiden Schnelldampfern für die Cunard-Linie, noch 5 Dampfer mit 29 500 T. Die fertiggestellten 13 Dampfer sind:

	Br.-R.-T.		Br.-R.-T.
Victorian	11 000	Kanal Dampfer:	
Virginian	11 000	Maxxman	2 174
Loongana	2 448	Londonderry	2 086
Lama	2 171	Princess Maud	1 746
Lhasa	2 171	Jachten:	
Linga	2 171	Albion	1 000
Lunka	2 171	Narcissus	600
Turbinia	1 064		

Insgesamt lieferten, eingeteilt nach Schiffbaudistrikten, im Jahre 1904 an Neubauten ab:

Distrikt	Dampfer		Segler		Kriegsschiffe	
	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.	Anzahl	Raumgehalt
Aberdeen	20	7.974	—	—	—	—
Barrow, Maryport and Workington	6	10.810	4	664	4	3.400
Belfast	16	74.071	1	180	—	—
Dundee	12	9.991	—	—	—	—
Glasgow	134	224.035	49	14.690	3	16.730
Greenock	66	134.705	5	12.133	1	10.850
Hartlepool and Whitby	31	96.154	—	—	—	—
Hull and Grimsby	52	20.561	—	—	—	—
Leith	14	9.458	1	705	—	—
Liverpool	13	3.270	3	540	5	9.960
London	10	2.055	17	2.403	10	16.705
Middlesbrough and Stockton	38	110.236	—	—	—	—
Newcastle	116	236.055	—	—	9	12.120
Sunderland	71	228.875	1	260	—	—

Von diesen Neubauten wurden abgeliefert an:

Land	Dampfer 1904		Segler 1904		Total 1904		Total 1903	
	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.
Großbritannien								
Ver. Königreich	481	962.679	67	17.314	548	979.993	558	950.576
Kolonien	32	31.484	15	2.058	47	33.542	30	33.793
Osterr.-Ungarn	13	35.561	—	—	13	35.561	6	17.962
Belgien	3	685	1	2.000	4	2.685	3	3.276
Ohio	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuba	1	1.200	—	—	1	1.200	—	—
Dänemark	4	4.702	—	—	4	4.702	4	17.881
Ägypten	3	475	3	390	6	865	1	900
Frankreich	8	12.561	1	177	9	12.738	11	16.259
Deutschland	3	13.448	5	10.203	8	23.651	9	26.598
Griechenland	5	16.484	—	—	5	16.484	5	16.257
Holland	5	4.979	—	—	5	4.979	10	18.153
Italien	1	500	—	—	1	500	—	—
Japan	—	—	—	—	—	—	3	870
Norwegen	17	48.858	—	—	17	48.858	11	25.813
Portugal	2	666	—	—	2	666	2	1.474
Rußland	6	7.987	—	—	6	7.987	7	14.203
Sarawak	1	1.445	—	—	1	1.445	—	—
Süd-Amerika	12	7.555	1	705	13	8.260	7	4.025
Spanien	3	601	—	—	3	601	3	4.622
Schweden	6	17.017	—	—	6	17.017	3	4.164
Türkei	—	—	—	—	—	—	10	2.650
Ver. Staaten von Amerika	1	1.098	—	—	1	1.098	2	1.720
Verschiedene	5	1.200	6	940	11	2.140	2	240
Zum Verkauf	1	190	—	—	1	190	10	28.282
Zusammen	613	1.171.375	99	33.787	712	1.205.162	697	1.190.618

Diesen britischen Schiffbauergebnissen gegenüber zeigt die Schiffbautätigkeit anderer Länder folgendes Bild. Es wurden gebaut: (Siehe Tabelle). Spezifiziert: Außerhalb der Werften des Vereinigten Königreichs wurden im Jahre 1904 570 Dampfer mit 626 190 Br.-R.-T. und 361 Segelschiffe mit 156 583 und 65 Kriegsschiffe mit 307 831 T. Displacement gebaut; im Handelsschiffbau eine Abnahme von 172 000 T. gegen

In	Kriegsschiffe		Kriegs- und Handelsschiffe	
	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.	Anzahl	Raumgehalt Br.-R.-T.
Osterr.-Ungarn	3	11.480	43	28.125
Belgien	—	—	6	6.686
Britische Kolonien	—	—	61	30.965
China	—	—	4	709
Dänemark	—	—	30	15.859
Frankreich	9	43.600	78	124.845
Deutschland	11	44.970	160	247.167
Griechenland	—	—	7	1.836
Holland	5	5.768	114	61.404
Italien	8	28.062	43	58.678
Japan	4	608	71	33.577
Norwegen	—	—	67	50.469
Portugal	—	—	1	136
Rußland	5	1.750	28	8.143
Spanien	—	—	2	1.464
Schweden	1	108	33	10.375
Ver. Staaten	10	170.885	246	409.403
Andere Länder	—	—	2	763

1903. (Im Gegensatz zu den meisten übrigen Ländern weist die deutsche Schiffbautabelle ein Mehr von 10 000 T. auf.)

Alles in Allem sind demnach im Jahre 1904 gebaut worden: 460 Segelschiffe mit 190 370 Br.-R.-T., 1183 Dampfschiffe mit 1 797 565 und 102 Kriegsschiffe mit 435 006 T.

oder insgesamt: 1745 Schiffe mit 2 422 945 T. Dem Zuwachs in der Handelsmarine steht ein Verlust von 422 000 T. in Dampfer- und 299 000 in Segelschiffsraum gegenüber. Es ergibt sich somit für die Welthandelsflotte ein Mehr von 1 267 000 im Jahre 1904.

## Schiffbau.

### Baufträge.

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft schloß in diesen Tagen mit Herrn A. Kirsten in Hamburg den Bau eines **Fracht- und Passagierdampfers** von ca. 1400 T. ab, ein Schwesterschiff der schon im Vorjahre von der obigen Firma an diese Reederei gelieferten »Diana«.

Die Schiffswerft von Nüske & Co., A.-G., Stettin, erhielt von einer Bremer Firma einen Auftrag auf einen neuen **Frachtdampfer** von 620 T. Tragfähigkeit. Das Schiff wird 47,7 m lang, 8,2 m breit und erhält 3,85 m Seitenhöhe. Derselben Werft wurde von einer Hamburger Firma ein **Dampfer** von 400 T. Tragfähigkeit in Auftrag gegeben. Bei 42 m Länge, 7 m Breite und 3,35 m Seitenhöhe wird das Schiff eine Maschinenstärke von 200 PS. haben.

### Stapelläufe.

Am 28. Januar wurde auf der neuen Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen in Auftrag gegebene Frachtdampfer »Ebernburg« (Stapel Nr. 245) glücklich ins Wasser gelassen. Die Dimensionen des Schiffes sind: 402' x 51' 9" x 27' 6". Die Tragfähigkeit beträgt ca 6100 T. Der Dampfer wird nach dem Britischen Lloyd 100 A. I., Spardeck, unter Spezial-Aufsicht gebaut.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Im Anschluß an die Tagung des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin wird eine Sitzung des Gesamtvorstandes des Schutzvereins Deutscher Reeder stattfinden, in der über Minimalfrachten der Dampfer in freier Fahrt, über Charterpartien und Konnossementsbedingungen gesprochen werden soll.

Von 14861 Ozeanschiffen, die beladen oder leer Hamburg in 1904 aufgesucht haben, gingen 5409 mit 5,334 Mill. Tons = 55 pZt. zum Löschen und Laden an die Kais.

Der Aufsichtsrat der Deutschen D.-Ges. »Kosmos«, Hamburg, hat beschlossen, den Aktionären die Verteilung einer Dividende von 10 pZt. gegen 8 pZt. im Vorjahre vorzuschlagen.

Kapt. Ahlborn, der Führer des Hamburger Dampfers »Marsaille«, der die Besatzung des in Brand geratenen französischen Dampfers »Loire« im Mittelmeer unter den schwierigsten Umständen rettete, ist vom Präsidenten und dem Ministerpräsidenten Frankreichs empfangen worden. 21 Menschenleben sind durch Boote des deutschen Schiffes geborgen worden. Das eine wurde vom 1. Offizier Meyer geführt; der zweite Offizier Nagel, der beim Herunterführen des anderen Bootes schwer verletzt wurde, konnte zu seinem lebhaften Bedauern die Bootsführung nicht übernehmen.

### Ausland.

Zum 16. Februar ist in Kopenhagen eine Versammlung einheimischer und ausländischer Reeder in Aussicht genommen, in der über Minimalfrachten der Dampfer auf der Ost- und Nordsee verhandelt werden soll.

In Christiania ist mit einem Kapital von 500 000 Kr. unter dem Namen »Det russisk-norske Ak. for Hvat-Seelog

Fiskafangst« eine Fischerei-Gesellschaft gegründet worden.

Nach der englischen Presse sprach Herr Parsons in einem Vortrag die Zuversicht aus, daß die Turbinen- der Kolbenmaschine auf Schiffen von 16 Knoten an und Maschinen von mehr als 5000 ind. Pf. in absehbarer Zeit Platz machen werde. Zugleich sprach er auch von einer Verbindung zwischen Turbinen- und Kolbenmaschine als der besten für Trampdampfer.

## Vermischtes.

† **Hermann Leithäuser**, langjähriger Kapitän in der Hamburg-Amerika Linie, ist am 30. Januar plötzlich gestorben. Eine gerade und offene Natur, ein durch und durch vornehmer Charakter, der sich wegen der äußeren, rauhen Schale selten aufschloß und nur Wenigen Einblick in sein goldenes Innere zuließ. Nicht nur als Mensch und als treuen Mitarbeiter haben wir Kapt. Leithäuser hochgeschätzt, sondern auch als einen Seemann mit lebhaftem Interesse für alle wichtigen Fachfragen. Ist doch die neuerliche Stellungnahme der Regierung zu der Lichterführung der Fischerfahrzeuge ebenso auf seine Initiative zurückzuführen, wie die lebhafte Erörterung der letzten Jahre über Schallsignale in deutschen und englischen Fachkreisen. Unbekümmert um gegenteilige Ansichten verfocht er seinen Standpunkt, den er auch zu begründen verstand. Ein energischer, tatkräftiger Mann. Ehre seinem Andenken! — Kapitän Leithäuser trat im Jahre 1872 im Oktober als Offizier in die Dienste der Hamburg-Amerika Linie und avancierte im September 1882 zum Kapitän. In dieser Eigenschaft fuhr er auf den Dampfern »Saxonia«, »Ungaria«, »Teutonia«, »Rugia« und »Virginia« bis zum Jahre 1892 und erhielt dann die Dampfer »Dania«, »Phoenixia«, »Patricia«, »Fürst Bismarck« zur Führung. Er führte zuletzt den Dampfer »Moltke«.

**Aussergewöhnliche Leistung eines Segelschiffes.** Hierzu wird uns von einem Segelschiffsführer geschrieben: In dem Artikel »Aussergewöhnliche Leistung eines Segelschiffes« in letzter Nummer auf S. 49 ist ein Fehler. Es kann nämlich nicht 37° Süd, sondern muß 57° Süd heißen, weil es unmöglich ist, daß ein Segler, bei nördlichem Wind, von der Ostspitze von Statenland in 5 Tagen (29./10.—3./11.) rund Kap Horn und nach 37° S.-Breite und 79° 30' W.-Länge laufen kann. Denn die Distanz ist so groß, daß die »Herzogin Cecilie« dieselbe in so kurzer Zeit nur bei der allergünstigsten Gelegenheit und mit etwa 15 Sm. Durchschnittsfahrt p h hätte zurücklegen können. Auf keinen Fall aber bei Gegenwind auf der längsten Strecke. Im Übrigen ist es in der Tat eine gute, aber kaum eine außergewöhnliche Leistung, in 69 Tagen vom englischen Kanal bis nach Taltal zu segeln, und könnte die Seewarte eine große Anzahl solcher Leistungen anführen.

Die Deputation für Handel und Schiffahrt in Hamburg verleiht aus der **Filby-Prämien-Stiftung** für die Navigationschule Prämien an solche Schüler, welche sich durch Fleiß und Tüchtigkeit besonders ausgezeichnet haben. Die Prämien bestehen in einer Beobachtungsur, einem Marineglase oder einem sonstigen nautischen Instrumente. Im vergangenen Jahre ist dem Schüler der Steuermannsklasse Herrn Eugen Schnaas und dem Schüler der Schifferklasse Herrn Karl Rudolph Schuster, welche beide die Prüfung mit Auszeichnung bestanden und die Reichsprämie erhalten haben, eine Prämie zuteil geworden.

**Das Seeamt zu Bremerhaven** hielt im Laufe des Jahres 55 Sitzungen (im Vorjahre 67) ab, in denen über 77 (95) See-





mit 5456589 Registertons vertreten. Österreich-Ungarn mit 2818105, Deutschland mit 2764045, Frankreich mit 690088, Griechenland mit 795171, Spanien mit 390134, die Niederlande mit 331191, Norwegen mit 326479, Dänemark mit 115284 Registertons, sowie in geringerem Umfange die Flaggen von Schweden, Rußland, Belgien, der Türkei, Uruguay, Brasilien, Portugal, Bulgarien, Montenegro, Samos und Tunis.

**Die Invalidenversicherung der Seeleute.** Aus dem XII. Bericht der Geschäftsstelle für die Invalidenversicherung der Seeleute geht ein Reederverzeichnis von 2387 zahlenden Reedern mit 4344 Schiffen hervor. Durch die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 31. Dezember 1903 (»Hansa« No. 2 1904) ist der Durchschnittsbetrag des monatlichen Lohnes (Heuer) oder Gehalts der zur Besatzung deutscher Seefahrzeuge gebörenden Personen auf neuen Grundlagen festgesetzt worden. Diese Festsetzung brachte wesentliche Veränderungen in der Höhe des für die Berechnung der Beiträge maßgebenden »Jahresarbeitsverdienstes« der einzelnen Klassen der Seeleute und gleichzeitig auch eine Veränderung in der Zuteilung der Versicherten zu den einzelnen für die Invalidenversicherung gebildeten Lohnklassen hervor. Im Rechnungsjahre 1903 sind an Beiträgen von den Reedern gezahlt worden: zusammen 626 063 M gegen 602 697 M im Jahre 1902, gegen 562 965 M im Jahre 1901 und 447 400 M im Jahre 1900. Die Summe der Beiträge zeigt demnach eine erhebliche Zunahme.

**Eine neue englische Tiefseeexpedition.** Wie die Annalen der Seewarte nach »The Geographical Journal« mitteilen, wird eine neue große Tiefseeexpedition im Frühjahr 1905 ausgerüstet werden. Die britische Admiralität will durch das Kriegsschiff »Searlak« den nordwestlichen Indischen Ozean erforschen lassen. Beabsichtigt ist vor allem ein Studium der Bodengestalt des Gebietes. Außerdem werden natürlich alle anderen ozeanographischen Untersuchungen, wie Oberflächen- und Tiefen-Temperaturmessungen, Bestimmungen des Salzgehalts, Planktonfänge, unternommen werden. Das Expeditionsschiff wird Ceylon ungefähr im April 1905 verlassen. Es wird zunächst den Chagos-Archipel aufsuchen, um hier einige Monate ozeanographisch zu arbeiten. Die Fahrt geht darauf nach den Seychellen, um dann den zwischen dieser Inselgruppe und Mauritius gelegenen unterseeischen Rücken, die Saya de Malha und die Nazareth-Bank, zu untersuchen. Dann werden die auf derselben Linie Mauritius-Seychellen liegenden Agalegas-Inseln besucht und die Expedition auf den Seychellen beendet. Als Gelehrte werden an der Forschungsfahrt J. Stanley Gardiner und Forster Cooper teilnehmen. Ihnen werden die biologischen Untersuchungen, die sich außer auf Tiefseeeorganismen auch auf die noch immer umstrittene Frage der Bildung von Korallenriffen sowie auf Riff-Fauna und -Flora erstrecken, obliegen. Erwähnt sei noch, daß der erste Teil der Route Ceylon-Chagos-Archipel-Seychellen mit dem Wege der »Valdivia« im Februar-März 1899 genau übereinstimmt. Es liegt für diese Strecke eine enge Lotungsserie vor. Wenn also bei der »Searlak«-Expedition Hauptwert auf Lotungen gelegt werden soll, so ist die Wahl dieser Route verwunderlich. Auch die im »Geographical Journal« als früher vorhanden angenommene alte Landbrücke Indien-Madagaskar-Südafrika dürfte durch die Expedition schwerlich bestätigt werden. Spätestens im Alttertiär trennte sich Madagaskar vom Festland.

**Der Bergarbeiterstreik** und der mit ihm verbundene Kohlenmangel bringen dem Emden Hafen einen sehr lebhaften Verkehr. Die ersten beiden Dampfer mit 1600 T. englischer Kohle trafen bereits am 21. Januar ein; zwei andere mit 1450 T. Kohlen Ende Januar. Außerdem sollen demnächst noch 20 andere Dampfer, je 700–1100 T. groß, mit Kohlen dort eintreffen und die bisher über Emden verkaufte Menge

Kohlen wird bereits auf 16 000–20 000 T. geschätzt. Bei der großen Nachfrage sind auch noch weitere große Abschlüsse in Bälde zu erwarten. Frachten wurden bereits mit 5 s 3 d bezahlt. Dieses Steigen der Frachtsätze veranlaßte die Reedereien, alle verfügbaren Schiffe nach den britischen Kohlenplätzen zu senden.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 30. Januar. Dem verstorbenen Mitgliede, Herrn Kapt. Leithäuser widmete der Vorsitzende warmempfundene Worte der Anerkennung für die zahlreichen Dienste, die der Verstorbene dem Verein geleistet hat. — Auf Vorschlag des Ehrenpräses, Herrn Direktor Mathiessen, genehmigte die Versammlung die Hergabe von hundert Mark zur Verwendung für die innere Einrichtung des neuen Seemannsheimes in Hamburg. Hierauf beschäftigte sich der Verein mit »Prisenrecht und Kontrebande«, einem Gegenstand der Tagesordnung des nächsten Vereinstages. Es wurde gesprochen über: die Auslegung des internationalen Seerechtes durch seemächtige Kriegführende; Visitationsrecht; Kontrebande; die beschränkte Neutralität des Suezkanals; den Schutz des Privateigentums auf See und der neutralen Flagge. Ein Beschluß kam nicht zu Stande, war auch nicht beabsichtigt, sollte die Besprechung den Delegierten doch nur als Richtschnur für ihre Stellungnahme auf dem Vereinstag dienen. Sehr anregend war auch die Aussprache über »Klassifikationsvorschriften«, über einen weiteren Punkt der Tagesordnung des Vereinstages. Herr Ingenieur Benjamin, dem Herr Direktor Schlick später zustimmte, trat der Auffassung entgegen, wonach eine möglichst gewährleistete Übereinstimmung in den Vorschriften der einzelnen Klassifikationsgesellschaften zu befürworten sei, er vertrat vielmehr den Standpunkt, daß durch einen gesunden Wettbewerb fortdauernd neue Ideen in den Vorschriften zum Wohle des Schiffbaues und seiner normalen Weiterentwicklung gezeugt werden müßten. Die im weiteren Verlauf der Beratung angeschnittene Frage, wie bei verschiedenen Schiffsgrößen und -Typen eine zweckmäßige Materialverteilung zu erreichen sei, gab zu einer lebhaften Erörterung Anlaß, in der Herr Direktor Schlick besonders auf die Schwierigkeit zur Anbringung von Verstärkungen am Schiffskörper bei Schiffen mit langen Hinterdeckaufbauten hinwies. Auch die Stabilitätsfrage wurde gestreift und dabei die Hoffnung ausgesprochen, daß sich bald zu einem populären Vortrag über diese schwierige Materie Gelegenheit bieten möge. Nächste Sitzung am 6. Februar.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 1. Februar. In längerer Ausführung gedachte der Vorsitzende der Verdienste des verstorbenen Mitgliedes Kapt. Leithäuser um den Verein. Sein Andenken wurde in hergebrachter Weise geehrt. Als Mitglieder wurden die Herren Kapt. Spiegelberg und Schlösser, D. »Kythnos« aufgenommen. Ein von Herrn Kapt. Mathiessen gestellter Antrag um Bewilligung einer Unterstützung zur Einrichtung des Seemannsheimes wird am 15. Februar erledigt werden. Unter den Gegenständen der Tagesordnung des Verbandstages gab der Punkt »Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute« Anlaß zu einer längeren Besprechung, ebenso das Thema »Unterwassersignale«. Die Delegierten wurden beauftragt, für die Installation einer Einrichtung von Unterwassersignalen auf dem neu zu errichtenden Feuerschiff nördlich von Norderney einzutreten. Statutenmäßig begründet lag ein Antrag zur Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung vor. Sie wird auf den 1. März festgesetzt. — Nächste Sitzung am 15. Februar. Tagesordnung: »Antrag Mathiessen; Bericht der Delegierten über die Verhandlungen des Verbandstages.«

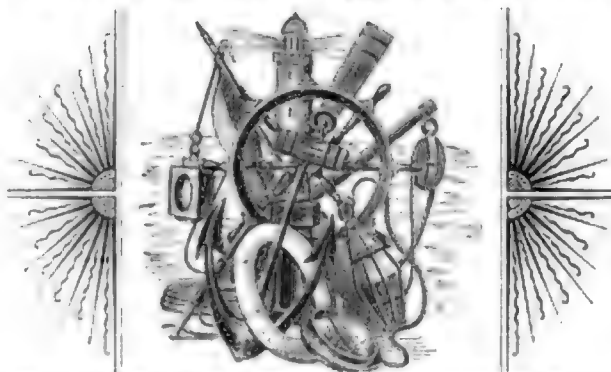
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Zum Verbandstage.

Der Seeschiffer-Verein „Stettin“ teilt mit, daß Herr Kapt. Boning sein Amt als Vorsitzender niedergelegt habe und, daß Herr Kapt. Totte zum Vorsitzenden gewählt sei. — Als Vertreter der Schiffergesellschaft in Lübeck werden auf dem Verbandstage die Herren Kapt. H. Karstedt und J. Nachtwey anwesend sein.

Der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine — Hamburg beschäftigt sich mit *Abgrenzung der Fahrten*, dem letzten Punkt, zu welchem mit Rücksicht auf den Verbandstag Stellung zu nehmen ist. Dies Thema fällt unter die schon bekannte Stellungnahme zu dem Umstande, daß die Fahrzeit in der Küstenfahrt nicht mehr anrechnungsfähig für das Kapitänsexamen sein soll. Eine Erörterung dieses Punktes schien nicht notwendig, da die Delegierten mit der diesbezüglichen Stellungnahme des Vereins bereits vertraut sind. Ein anderer Punkt, welcher diesem Thema angegliedert werden dürfte, ist der, daß in Stettin Klage darüber geführt wird, daß auf der Oder die Vorschrift des § 3 Absatz 3 nicht beobachtet werde. Nach dieser Vorschrift müsse der Führer eines Schiffes, welches zur Beförderung von Reisenden in der Nahfahrt dient, ein »Schiffer auf kleiner Fahrt« sein. Nichtsdestoweniger gebe es auf solchen Schiffen der Nahfahrt, für welche ein »Schiffer auf kleiner Fahrt« vorgeschrieben ist, Führer, denen diese Befähigung fehle. Der Verein beschloß, die Delegierten zu ermächtigen, in dieser Angelegenheit, welche man, da sie sich auf die Oder beschränke, nicht allgemein beurteilen könne, nach Anhörung der Wünsche der Stettiner und ihrer Begründung nach eigenem Ermessen zu handeln.

Dem Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg wird entnommen: Der Verein umfaßt am Schluß seines Geschäftsjahres 1904, 502 Mitglieder, darunter 1 Ehrenmitglied, 495 ordentliche und 6 außerordentliche Mitglieder. Im Laufe des Jahres wurden 32 Versammlungen, darunter 1 General-Versammlung abgehalten. Die Sitzungen fanden statt von Januar—März und September—Dezember allwöchentlich und von April—August an jedem ersten Mittwoch im Monat. An den Sitzungen beteiligten sich durchschnittlich 31 Mitglieder. Als Gäste nahmen an den Verhandlungen während des Jahres 55 Personen teil.

Die im Laufe des Jahres gegebene Anregung, eine Wohlfahrtseinrichtung für den Verein ins Leben zu rufen, wurde einer Kommission, bestehend aus den Herren Bendix, Diedrichsen, Elson, Hilgendorf, Lübecke, Maletzky, Sachse, Volkertsen und Weltzien zur Prüfung überwiesen. Der Bericht dieser Kommission wird in der General-Versammlung im Januar 1905 zur Verhandlung gelangen. Anschließend hieran bringen wir eine bereits seit Jahren bestehende Einrichtung des Vereins in Erinnerung — den *Unterstützungsfonds* — und vermerken mit aufrichtiger Freude, daß diesem Fonds von verschiedenen Mitgliedern, darunter besonders von einem Mitgliede, regelmäßige, ansehnliche Zuwendungen gemacht werden, für welche Fürsorge wir diesen Herren unseren wärmsten Dank aussprechen. Um aber diesen Fonds auf die erforderliche Höhe zu bringen, daß er segensreiche Kraft erhält und aus ihm wirksamere Mittel als bisher zur Unterstützung entnommen werden können, bedarf er noch einer weitaus größeren Fürsorge. Wir legen es daher allen Mitgliedern dringend ans Herz, dieser Einrichtung fernerhin ihre wohlwollende Aufmerksamkeit in erhöhtem Maße zu schenken. Auf einem Aufruf des Zentral-Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt zur Unterstützung der durch die außerordentliche Trockenheit des vergangenen Sommers in eine erhebliche Notlage geratenen Kleinschiffer und deren Angestellten bewilligte der Verein Mk. 50.— aus seiner Kasse.

(Schluß folgt.)

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 6.

Hamburg, den 11. Februar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte in 1904. — „Remember Germany“. — Erscheinungen auf und über dem Meere. — Ausgeführte Brutto-Reg.-Tonnage der europäischen Werften 1904. — Zur Proviantfrage. — Seemantsentscheidungen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Der zwölfte Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine

wurde am 6. und 7. Februar in Gegenwart zahlreicher Regierungsvertreter und unter großer Beteiligung von Mitgliedern in Berlin, im Hotel „Kaiserhof“ abgehalten. In seiner Eröffnungsrede am 6. Februar wies der Vorsitzende des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg auf den Einfluß des ostasiatischen Krieges für die neutrale Schifffahrt hin, sprach von den Gefahren des Transports von Kontrebande für Kapitän und Schiffsoffiziere, und nahm für sie aus Anlaß ihrer hingebenden Pflichttreue die Anerkennung der Reedereien in Anspruch. Seine weiteren Ausführungen, in denen er Wilhelm II. als weitblickenden Friedensfürsten kennzeichnete, gipfelten in einer Huldigung für S. M. den Kaiser. Beim Abstaten des Geschäftsberichtes lenkte der Vorsitzende die Aufmerksamkeit der Mitglieder auf drei Ereignisse, deren Eintritt durch die Stellungnahme des Verbandes veranlaßt sei. Durch das Inkrafttreten der Schifffahrtsverordnung für die Unterelbe, durch die Einrichtung eines Lotsennachtdienstes für Neufahrwasser, sowie durch Einstellen von Mitteln im preußischen Etat für den Bau eines Feuerschiffes nördlich von Norderney seien drei Wünsche des Verbandes in Erfüllung gegangen. — Auf Vorschlag von Herrn Kapt. Bening, Stettin, wurde der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg zum geschäftsführenden Verein

für das nächste Jahr wiedergewählt. Sein Vorsitzender übernahm darauf mit Dankesworten für das geschenkte Vertrauen die Leitung des zwölften Verbandstages\*), an dessen offizielle Verhandlungen sich am zweiten Tage ein Festmahl schloß.

**Der Untergang des Dampfbaggers „Texas“**  
und seine Begleitumstände, der Tod von 21 Menschen durch Ertrinken und von zweien, weil sie im Boot aus Mangel an Nahrungsmitteln verschmachteten, hat in seemännischen Kreisen neben berechtigtem Mitleid, Erregung hervorgerufen. Fürchterlich müssen die Qualen der Schiffbrüchigen im Boot gewesen sein. In größter Hast von Bord, noch eben schnell genug, um nicht im Strudel des sinkenden Baggers begraben zu werden. Im Boot nur einen kleinen Beutel mit Brod, das auch noch von Salzwasser durchtränkt war, immerhin aber fünf Tage hindurch als Nahrung diente. Am 31. Dezember war das letzte Stück verzehrt. Und nun kam die schrecklichste Zeit. In langen Tagen keine Krume Brod, keinen Tropfen Frischwasser, den grausamsten Tod, allmähliches Verschmachten vor Augen. Wenn sich da die Sinne verwirrten, wenn die uns Kulturmenschen anerzogene und in uns vererbte Beherrschung Empfindungen Platz machte, wie sie das wilde Tier durchstürmen, das seinen Heißhunger stillen will, — wer hat hier den Mut, mit Steinen zu werfen und den Sittenrichter zu spielen? Um so größer muß die Hochachtung für Kapitän und Steuermann sein, die durch ihr wunderbares Ver-

\*) Über den Verlauf der Verhandlungen wird in nächster Nummer ausführlich berichtet werden.



halten nicht allein sich selbst bezwingen, sondern auch ihre Leute im Boot zur Vernunft brachten und sie davon abhielten, das Schrecklichste auszuführen. Ihr Heldentum wurde belohnt; ein Segler rettete die Unglücklichen am 6. Januar vor sicherem Verderben. — Hätte die Veranlassung zu diesen seelischen und körperlichen Qualen vermieden werden können, war es gerechtfertigt, einen Bagger, ein schwerem Wetter ungenügend gewappnetes Schiff im November von der Ostsee nach Galveston zu schicken? Durch Ost- und Nordsee, durch den englischen Kanal und über den an Stürmen reichsten Teil des Nordatlantik? Diese Fragen beschäftigt seemännische Kreise. Über die Expedition des Baggers erregt sich ihr Unwillen. Zunächst, es war kein deutsches Schiff, wenn es auch auf einer deutschen Werft gebaut und von einem deutschen Hafen aus seine Reise antrat. Gesetzmäßige Mittel, um ausländische Schiffe wegen angeblicher Seuntüchtigkeit am Ausgehen aus deutschen Häfen verhindern zu können, fehlen uns. Wir wollen sie auch nicht, würden wir von ihnen doch nur gegenüber solchen Schiffen Gebrauch machen, in deren eigenem Lande dasselbe Verfahren gegen deutsche Schiffe beobachtet würde. Aber, war der Bagger denn seuntüchtig? Gewiß nicht, ist er doch unter Aufsicht einer zuverlässigen Klassifikationsgesellschaft gebaut worden. Anders, wenn man fragt, ob Bagger überhaupt in dem Sinne, wie wir ihn für Seeschiffe gebrauchen, seetüchtig sein können. Wahrscheinlich würde die Antwort aus Stabilitätsgründen verneinend lauten. Bagger sind ihren Zweck entsprechend nicht für den Aufenthalt in bewegtem Seegang konstruiert. Können es auch aus schiffbautechnischen Gründen nicht sein. Wollte man aber nun generell den Baggern verbieten, in See zu gehen, dann wäre der Baggerbau aufgeworfen oder doch auf das Empfindlichste beeinträchtigt. Das Recht, Bagger über See schicken zu können, muß deshalb nach wie vor aufrecht erhalten bleiben. Einschränkende Bestimmungen könnten überhaupt nur in Zusammenhang mit der Jahreszeit und der Art der Seereise in Frage kommen. Will man derartige Vorschläge vorbringen, — wir haben von solcher Absicht gehört — dann müssen sie, soll die deutsche Schiffbauindustrie nicht geschädigt werden, einen internationalen Charakter tragen. —

**Die bekannt gewordenen neuen Handelsverträge** des Deutschen Reiches mit Rußland, Österreich-Ungarn, Italien, Belgien, Rumänien, Serbien und der Schweiz haben eine Flut von Erörterungen in

der politischen Presse nach sich gezogen. Mit Recht, handelt es sich doch um das Zustandekommen von Verträgen, welche der Bahn des Handels zwischen uns und jenen Ländern für die nächsten zwölf Jahre ihre Richtung geben werden. In vielen anderen Ländern, insbesondere mit Frankreich, England, den Ver. Staaten, Holland und den skandinavischen Ländern stehen wir im Meistbegünstigungsverhältnis, das von deutscher Seite hoffentlich nicht getrübt werden wird. Die neuen Handelsverträge werden die deutsche Ausfuhr wesentlich benachteiligen, weil die deutschen Unterhändler in zahlreichen und wichtigen Fällen den fremden Ländern eine Erhöhung ihrer Zölle auf Grund des im Jahre 1902 vom Reichstage angenommenen Zolltarifs einräumen mußten. Eine Einschränkung der Ausfuhr auf dem Seewege ist einer Beeinträchtigung des Reedereigeschäftes gleich und eine bekannte unumstößliche Tatsache, jede Schädigung der Reedereiinteressen macht sich für die Seeleute aller Grade unangenehm fühlbar. Sind von diesem Gesichtspunkt aus die neuen Handelsverträge eine unerfreuliche Erscheinung, so verdienen sie sozialpolitisch betrachtet die schärfste Zurückweisung. Beträgt doch allein die durch sie in Aussicht gestellte künstliche Erhöhung der Ausgaben für Genußcerealien gegen 360 Millionen Mark im Jahr; eine Summe, die noch beträchtlich steigen und damit den Unterhalt des Einzelnen verteuern wird, wenn man die Zollerhöhung auf eine große Anzahl anderer Nahrungsmittel und Gebrauchsgegenstände hinzurechnet. Eine Klassenpolitik im Sinne von Großgrundbesitzern und zum Nachteil der ganzen übrigen Bevölkerung. Jedoch, die Handelsverträge hätten, wenn man den unglücklichen Zolltarif zu Grunde legt, noch erheblich ungünstiger ausfallen können. Wenn diese Befürchtung glücklicherweise nicht eingetreten ist, und wenn, wie es sogar in einem freisinnigen Blatt geschieht, die Handelsverträge, beurteilt nach dem 1902 er Zolltarif, ein segensreiches Werk genannt werden, dann gebührt hierfür den deutschen Staatsmännern, insbesondere dem Staatssekretär des Innern, Dank. Sollte die parlamentarische Vertretung des Agrariertums ihrer schwer zu verbergenden Enttäuschung durch Nichtbestätigung der Handelsverträge Ausdruck geben wollen, dann würden die alten Handelsverträge in Kraft bleiben können. Hat unsere Regierung, wofür ihr gleichfalls Dank gebührt, den stürmischen Andrängen der Agrarier nach Kündigung der alten Verträge vor Annahme der neuen, doch kräftig Widerstand geleistet.

## Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte in 1904.

### IV. Befrachtung.

Wenn die Entscheidungen der englischen Appellationsgerichte über rein geschäftliche Angelegenheiten des Schiffahrtsbetriebes für uns auch nicht von so großem Interesse sein mögen, wie die Entscheidungen über nautische Fragen, so bietet ein Rückblick auf die englischen Entscheidungen in Fracht- und Versicherungs-Angelegenheiten doch auch für uns Manches, was zum Verständnis gewisser Bedingungen der englischen Frachtverträge oder gewisser Grundsätze Wert hat. Wenden wir uns zuerst zu Befrachtungen, so fällt zunächst eine Entscheidung des House of Lords über die Bedeutung der Klausel 3 der Wales-Kohlen-Charterpartien auf. Die Klausel 3 dieser Frachtverträge besagt, daß der Vertrag null und nichtig sein soll, wenn (abgesehen von anderen Ursachen) eine Verzögerung durch einen Streik entsteht, »der sechs Tage hinter einander anhält, gerechnet von der Zeit, wo das Schiff ladefertig ist.« Nun war ein Dampfer am 8. August 1900 in Newport ladefertig, am 20. August brach ein Streik aus, und am 28. August, als der Streik noch anhielt und das Schiff auch noch keine Kohlen bekommen hatte, machten die Charterer die Mitteilung, daß der Frachtvertrag null und nichtig sei. Die damit nicht einverstandene Reederei erhob Klage und behauptete, daß sich die Klausel 3 nur auf einen Streik beziehe, der sechs Tage anhielt, gerechnet unmittelbar von der Zeit, wo das Schiff ladefertig ist. Die Charterer behaupteten dagegen, daß sich die Klausel auf beliebige sechs Tage nach dem Zeitpunkte, an dem ein Schiff ladefertig ist, beziehe. Der Richter der ersten Instanz entschied zugunsten der Reederei, das Appellationsgericht Court of Appeal entschied einstimmig umgekehrt, aber das House of Lords drehte die Entscheidung des Court of Appeal wieder um und entschied zugunsten der Reederei.

In einem anderen, vor dem Court of Appeal verhandelten Falle wurde zwar auch die Frage aufgeworfen, ob die Charterer ein Recht hätten, den Frachtvertrag für ungültig zu erklären, aber die Berufung drehte sich schließlich nur um die Frage, ob die Ungültigkeitserklärung tatsächlich stattgefunden habe.

Über die Annullierungs-Klausel ist auch vor der Kings Bench Division verhandelt worden. Ein Dampfer war befrachtet: in Avonmouth, Liverpool und Manchester nach Australien zu laden. Man nahm in Avonmouth einen Teil der Ladung ein und ging nach Liverpool in See. Unterwegs kam das Schiff in Kollision, so daß man nach Swansea gehen mußte, um zu reparieren, was 3 Wochen dauerte. Die Charterer teilten inzwischen der

Reederei mit, daß sie den Frachtvertrag annullierten auf Grund der Klausel: »Wenn es, nachdem sich das Schiff ladefertig gemeldet hat, notwendig wird . . . . . Reparaturen vorzunehmen, die das Laden oder die Expedition des Schiffes beeinträchtigen (interfere), so soll es den Charterern freistehen, den Frachtvertrag zu annullieren . . . . . oder die Zeit nicht als Liegetage zu zählen.« Die Reederei behauptete dagegen, die Klausel bezöge sich nur auf Vorkommnisse im Ladehafen. Dieser Einwand wog schwer, gleichwohl entschied das Gericht, eine derartige Begrenzung des Annullierungsrechtes läge nicht vor, die Charterer hätten daher das Recht, die Charter zu annullieren.

In einer anderen, vor der Kings Bench Division verhandelten Sache, wo es sich um einen annullierten oder eigentlich um einen nichterfüllten Frachtvertrag handelte, lag Folgendes vor. Die Klägerin hatte mit dem Beklagten einen Frachtvertrag abgeschlossen. Das Schiff der Klägerin ging dementsprechend nach Lulea und meldete sich dort, wie ihm vom Charterer aufgegeben worden war, bei einer Firma zum Laden. Die Firma weigerte sich aber, das Schiff zu beladen, und eine daraufhin in Schweden erhobene Klage wurde abgewiesen mit der Begründung, daß der englische Charterer keine Vollmacht gehabt habe, für die schwedische Firma Frachtverträge abzuschließen. Nun wurde in England die Klage gegen den englischen Charterer erhoben, und das Gericht entschied, daß er sich des (Fracht-) Vertragsbruches schuldig gemacht habe.

In einem anderen Falle, bei dem es sich um Annullierung des Frachtvertrages handelte, war das befrachtete Schiff in Barry in den Hafen gegangen, um Kohlen zu laden, und die Charterer hatten die Ladefertigkeits-Meldung angenommen. Zwei Tage später wurde nun aber das Schiff von einem anderen so angorant, daß die Reparaturen fast drei Wochen dauerten. Die Charterer teilten inzwischen der Reederei mit, daß sie den Frachtvertrag als annulliert ansähen und wurden daraufhin verklagt. Das Gericht entschied, die Verklagten hätten kein Recht, den Frachtvertrag aufzuheben, weil keine Vereitelung (frustration) der Reise vorläge. Der Vorsitzende stellte dabei fest, daß dem Reeder der Kontrakt zwischen dem Charterer und dem Käufer der Kohlen nichts angehe, weil ihm beim Frachtabschlusse die Bedingungen, unter denen die Kohlen verkauft worden seien, nicht mitgeteilt worden wären, und daß, wenn der Frachtvertrag wegen »Vereitelung der Reise« (frustration of the voyage) endigen sollte, die »Vereitelung« von beiden Beteiligten, nicht nur von einem, als solche angesehen werden müsse. Diese Entscheidung und ihre Gründe sind besonders beachtenswert und lehrreich.

Zwei wichtige Urteile sind über die rechtliche Wirkung von „*Seeuntüchtigkeit*“ gefällt worden. Die erste Sache, die im Privy Council verhandelt worden ist, ist ein Gegenstück zu einer Sache, die vor einigen Jahren allgemeines Interesse erregte. Bei beiden wurde nämlich auf Schadenersatz für zu Grunde gegangenes Rindvieh geklagt mit der Begründung, daß die Schiffe »seeuntüchtig« gewesen seien, und bei beiden bestritten die Reeder ihre »Haftpflicht wegen Seeuntüchtigkeit.« In der älteren Sache gelang es dem Reeder, ein freisprechendes Urteil zu erzielen, weil ihm kein persönliches Verschulden (*personal negligence*) nachgewiesen werden konnte, in der letzten Sache wurde der Reeder haftbar, weil ihm persönliches Verschulden traf. Das zweite Urteil, das sich mit der *Haftung für Seeuntüchtigkeit* beschäftigt, wurde vom Court of Appeal gefällt. Ein Schiff hatte auf einer früheren Reise Pferde an Bord gehabt und hatte mit Karbolsäure desinfiziert. Es nahm darauf eine Ladung Fleisch ein, das durch die Säure beschädigt wurde. Das Gericht kam zu dem Schlusse, das Schiff sei insofern »seeuntüchtig« gewesen, als es für eine Ladung Fleisch nicht geeignet gewesen sei. Nun war aber im Konnossement eine Klausel, die den Reeder von der Haftung für Verlust oder Schaden an der Ladung, aus welcher Ursache solcher Verlust oder Schaden auch immer entstanden sein möge, befreite. Der erste Richter entschied, daß diese Klausel den Reeder schütze, aber das Appellationsgericht Court of Appeal entschied, daß selbst diese Klausel den Reeder nicht von der Haftung für »Seeuntüchtigkeit« befreie.

Über zu zahlende Fracht ist verschiedentlich verhandelt worden; beim Wichtigsten davon handelte es sich um Folgendes. Von einer verschifften Ladung ging ein Teil auf der Reise verloren; die Fracht sollte mit 10 s 6 d per ton des eingenommenen Bruttogewichts bei richtiger und wahrhafter (*right and true*) Ablieferung bezahlt werden. Die Frage war nun, ob die Fracht für die volle eingenommene Ladung, wie wenn eine bestimmte Summe in Bausch und Bogen (*lump sum*) vereinbart wäre, bezahlt werden müsse oder nur für die abgelieferte Ladung. Diese Frage ist in den Spalten der »*Shipping Gazette*« öfter gestellt und ohne autoritative Unterlage so beantwortet worden, wie nun die »*Kings Bench Division*« und der »*Court of Appeal*« entschieden haben, nämlich, daß die Fracht nur für die ausgelieferte Ladung bezahlt zu werden braucht. — Vom »*Commercial Court*« ist entschieden worden, daß die *Transport-Abgabe in Spanien* vom Schiffe bezahlt werden muß, auch wenn die Ladung vom Ablader »frei von Kosten für das Schiff« an Bord gebracht werden muß. Die Abgabe wird nach dem Tonnengehalte der von Spanien exportierten Güter erhoben, gleichwohl befand das Gericht, daß es in

Wirklichkeit eine Schiffsfahrts-Abgabe sei, die das Schiff tragen müsse, und die der Reeder weder auf Grund des Frachtvertrages noch irgendwie anders von den Ladungseigentümern zurück fordern könne. —

*Streitigkeiten wegen zu wenig abgelieferter Ladung* kommen immer häufig vor. In einem Falle sollte einem Schiffe die Fracht für Kohlen in Kapstadt nach ausgeliefertem Gewicht bezahlt werden: »nach Gewicht der Eisenbahngesellschaft, abzüglich des Preises für nach Konnossements-Gewicht zu wenig ausgelieferte Kohlen, wenn die Ladung ausgewogen worden ist.« Der Reeder bestritt, die zu wenig ausgelieferten Kohlen bezahlen zu müssen, weil »auswiegen« bedeute, daß die Ladung an Bord ausgewogen würde oder doch wenigstens gewogen würde, ehe sie der Bewachung durch das Schiff entzogen wäre. Das Gericht bestätigte diese Auffassung.

Die scheinbar einfache Fracht-Frage bei einer *Zeitcharter* ist in einem Falle so verwickelt geworden, daß ein Schiedsgericht nicht damit fertig geworden und die Sache noch vor das Appellations-Gericht »*Court of Appeal*« gekommen ist. Ein Schiff war auf zwei Monate zu einer Reise, auf der es auch in die Ostsee gehen mußte, gemietet worden. Der Vertrag enthielt eine Bestimmung, nach der, falls das Schiff wegen eines Schadens (*breakdown*) nicht fahren könne, die Miete solange ruhen sollte, bis das Schiff wieder in Ordnung sei; ferner war aber auch noch die Bestimmung im Mietvertrage, daß Aufenthalt durch Eis von den Charterern getragen werden sollte, ausgenommen, wenn ein Schaden am Schiffe (*breakdown*) daran schuld sei. Das Schiff kam auf Strand, ging in einen Hafen, wurde dort repariert und ging nun nach St. Petersburg. Es konnte aber nur bis Reval kommen und mußte dort das Aufbrechen des Eises abwarten. Ohne den durch die Strandung verursachten Aufenthalt würde es St. Petersburg erreicht haben. Der Reeder behauptete nun, es sei für die Zeit, in der das Schiff in Reval gelegen hat, Fracht zu zahlen, da das Schiff nicht durch Eis behindert gewesen sei, denn es sei nicht im Eise fest, sondern außerhalb des Eises gewesen; aber auch wenn der Aufenthalt Eises wegen gewesen sei, so sei er doch nicht durch einen Schaden (*breakdown*) am Schiffe verursacht, denn während der ganzen (streitigen) Zeit (in Reval) habe das Schiff keinerlei Schaden, der es verhindert hätte zu fahren, gehabt. Keines von drei Tribunalen ließ diese Behauptung gelten, und das Appellationsgericht entschied kurzerhand etwa folgendermaßen: Das Schiff erlitt einen Schaden (*breakdown*) durch die Strandung, und der Schaden des Schiffes verursachte den Aufenthalt, wegen dessen das Schiff vor Schluß der Schiffsahrt nicht mehr nach St. Petersburg kommen konnte; folglich



war an dem Aufenthalt durch Eis ein Schaden (breakdown) am Schiffe schuld.

In zwei Fällen handelte es sich um die *garantierte Ladefähigkeit* des gecharterten Schiffes. In dem einen entschied die Kings Bench Division, daß die Charterer zu einem Frachtabzuge wegen Garantiebruches (in bezug auf Ladefähigkeit) berechtigt seien. Die ganze Sache drehte sich um die Auslegung eines Briefes, von dem behauptet wurde, daß er die Bürgschaft abändere. Im anderen Falle bestätigte das Appellations-Gericht das Urteil des ersten Gerichtes, es sei kein Garantie-Bruch vorhanden; denn wenn auch das Schiff die garantierte Menge nicht an Bord gehabt habe, so sei das so gewesen, weil die Ladung von geringer Beschaffenheit und sehr leicht gewesen sei.

*Liegegeldsachen*, bei denen grundsätzliche Fragen entschieden worden sind, sind nicht zahlreich gewesen; eine ist aber doch vorhanden, die eine neue Auffassung festzulegen scheint. Ein Schiff sollte durchschnittlich nicht weniger als 210 t per Arbeitstag löschen; Bruchteile von Tagen sollten angerechnet werden. Das ergab elf Tage und einen Bruch. Wenn die Tage nicht in Bruchstücken zusammen gezählt wurden, so ergaben sich zwölf Tage zum Löschen. Das Gericht entschied nun, Liegegeld sei fällig, sobald elf Tage und ein Bruch verflossen seien, und nicht mit dem Ablauf zwölf voller Tage. Ein Grund für diese Entscheidung war, daß an einer anderen Stelle des Frachtvertrages Tage ganz zweifellos als teilbar gedacht waren, indem es hieß, Liegegeld solle mit so und soviel per Tag und »pro rata« bezahlt werden. — In einem anderen Falle sollten die Güter unmittelbar nach Ankunft des Schiffes vom Empfänger übernommen werden, sonst sollten sie in Leichter übergeladen oder gelandet werden können. Der Reeder klagte nun auf Entschädigung für Aufenthalt, im Grafschaftsgericht wurde aber für den Empfänger entschieden. Dagegen entschied die nächste Instanz, daß der Reeder Entschädigung für ungehörigen Aufenthalt beanspruchen könne, denn dadurch, daß er sein ihm vertragsmäßig zustehendes Recht, die Ladung in Leichter zu löschen, nicht ausgeübt habe habe er sich seines Ersatzanspruches nicht begeben; *er könne den Weg, wie er seine Ansprüche auf Ersatz geltend machen wolle, wählen.* — Noch wieder ein Liegegeldprozeß drehte sich um die Auslegung des Vertrages der Londoner Getreide-Handelsgesellschaft, worin es heißt, das für je 400 t ein Tag zugestanden werden soll bis zu

2800 t, daß aber für größere Mengen 500 t täglich zu rechnen seien. Es war nun zu entscheiden, ob Ladungen bis zu 2800 t aufwärts zu 400 t täglich und Ladungen über 2800 t zu 500 t täglich zu löschen seien, oder ob bei Schiffen jeder Größe erst 2800 t zu 400 t täglich und darüber hinaus zu 500 t täglich gelöscht werden müssten. Letzteres wurde in Bestätigung eines Urteils der Kings Bench Division vom Court of Appeal für die richtige Auslegung erachtet.

Zwei bemerkenswerte Fälle über die Verantwortlichkeit für beträchtlichen Aufenthalt beim Kohlenladen in Newcastle N. S. W., wobei schwierige Fragen zur Erörterung gekommen sind, wurden vor dem Court of Appeal verhandelt. In Newcastle N. S. W. besteht der Brauch, daß man nicht früher einen Ladeplatz erhalten kann, als bis man die Lade-Anweisung von der Grube hat. Ein Schiff hatte zwei und ein anderes sogar über drei Monate zu warten, ehe die Lade-Anweisung gegeben wurde, und es wurde auf Liegegeld geklagt. Das eine Schiff war befrachtet, »in regelmäßigem Turn von der Grube Duckenfield, die den Charterern gehört, zu laden«, die Charterer hatten aber bei Ankunft des Schiffes noch eine Reihe anderer Schiffe, die vorher am Turn waren, zu beladen. Es wurde entschieden, die Charterer seien nicht verpflichtet, Liegegeld zu bezahlen, weil, wenn auch unter regelmäßigem Turn gewöhnlich der regelmäßige Turn im Hafen zu verstehen ist, hier doch der regelmäßige Turn der Schiffe, die aus der Grube Duckenfield laden sollten, gemeint sei, wie sich aus dem Frachtvertrage und den Aussagen ergebe; außerdem müsse der Reeder vorher gewußt haben, daß dort Aufenthalt sein würde, und die Charterer hätten keinen ungerechtfertigten (unreasonable) Aufenthalt verursacht. Das andere Schiff sollte nach seinem Frachtvertrage »in der gewöhnlichen und gebräuchlichen Art nach Anweisung der Charterer« Kohlen laden. Die Charterer bestimmten, daß Kohlen von der Wallsend-Grube geladen werden sollten. Und *dumit*, so wurde entschieden, hätten die Charterer ihrer Verpflichtung, dem Schiffe einen Ladeplatz nach dem gehörigen Turn bei der Grube zu besorgen, genügt; die Charterer seien nicht gehalten, die Wallsend-Kohlen durch andere Kohlen zu ersetzen und seien demnach auch nicht verpflichtet, Liegegeld zu zahlen. In beiden Entscheidungen wurden die Urteile der Vorinstanz bestätigt.

R.

### „Remember Germany“.

Unter dieser Überschrift bogibt sich die englische nautische Wochenschrift »Syren and Shipping« auf das politische Gebiet, um nach dem berüchtigten

Muster anderer englischer Organe in ihrem Leserkreise feindselige Gefühle gegen Deutschland wach zu rufen. Politikern und Schifffahrttreibenden wird

empfohlen, des alten Cato Vorgehen gegen Karthago zum Vorbild zu nehmen und niemals zu vergessen, daß Deutschland, weil es der eingeschworene Feind Englands sei, eine ständige Gefahr für jeden Briten bleiben müsse. »Ceterum censeo, Germaniam esse delendam.« In diesem Tone bewegt sich die ganze Abhandlung. Ein Seitenstück zu dem in der politischen Presse vielbesprochenen Aufsatz der »Army and Navy Gazette.« Da in beiden nicht die deutschen Erfolge auf wirtschaftlichem Gebiet, sondern angeblich das Anwachsen unserer Seestreitkräfte die zur Feindseligkeit herausfordernde Kraft bilden, verlohnt es sich, wenn es auch nicht ganz

in den Rahmen der »Hansa« paßt, einige Vergleiche über die Stärke der Kriegs- zur Handelsmarine in einigen Ländern zu stellen. Nehmen wir Deutschland, England, Frankreich, die Ver. Staaten, Österreich und Italien. Die beiden Kriegführenden Rußland und Japan lassen wir unberücksichtigt. Sechs Großmächte mit ihren Linienschiffen, Panzerkreuzern und geschützten Kreuzern, nach Anzahl und Raumgehalt, wie sie am 1. Januar 1905 in Dienst standen und im Bau begriffen oder zum Bau bewilligt waren: gegenübergestellt der Anzahl und dem Raumgehalt ihrer in Fahrt befindlichen Handelsschiffe. Dann erhalten wir das folgende Bild:

Kriegsmarine	Total	Handelsmarine	Total
England:			
67 Linienschiffe mit 891 500 T.	231 Schiffe mit 1 932 000 T.	8406 D. m. 14 889 175 Br.-R.-T.	15 179 Schiffe mit 16 969 418 Br.-R.-T.
43 Panzerkreuz. » 482 500 »		6773 S. » 2 080 243 »	
121 gesch. Kreuz. » 558 000 »			
Frankreich:			
39 Linienschiffe mit 412 000 T.	102 Schiffe mit 783 600 T.	535 D. m. 1 266 486 Br.-R.-T.	2275 Schiffe mit 1 760 609 Br.-R.-T.
24 Panzerkreuz. » 222 600 »		1440 S. » 494 123 »	
39 gesch. Kreuz. » 149 000 »			
Vereinigte Staaten:			
27 Linienschiffe mit 351 800 T.	69 Schiffe mit 641 500 T.	901 D. m. 17 201 76 Br.-R.-T.	4457 Schiffe mit 3 185 995 Br.-R.-T.
15 Panzerkreuz. » 189 500 »		3556 S. » 14 658 19 »	
27 gesch. Kreuz. » 100 200 »			
Deutschland:			
27 Linienschiffe mit 305 400 T.	64 Schiffe mit 477 700 T.	1479 D. m. 2 887 130 Br.-R.-T.	2427 Schiffe mit 3 393 140 Br.-R.-T.
7 Panzerkreuz. » 68 200 »		948 S. » 506 010 »	
30 gesch. Kreuz. » 104 100 »			
Italien:			
18 Linienschiffe mit 226 500 T.	41 Schiffe mit 318 200 T.	379 D. m. 735 212 Br.-R.-T.	1928 Schiffe mit 1 259 122 Br.-R.-T.
7 Panzerkreuz. » 49 600 »		1549 S. » 523 910 »	
16 gesch. Kreuz. » 42 100 »			
Österreich-Ungarn:			
11 Linienschiffe mit 85 500 T.	22 Schiffe mit 124 200 T.	266 D. m. 555 482 Br.-R.-T.	368 Schiffe mit 574 976 Br.-R.-T.
3 Panzerkreuz. » 18 800 »		102 S. » 19 494 »	
8 gesch. Kreuz. » 19 900 »			

Das heißt also in Worten: einer Ton Kriegsschiffsraumgehalt stehen gegenüber an Raumgehalt in der Handelsmarine: in England 8.8, in Deutschland 7.2, in den Ver. Staaten 5.0, in Italien 4.0, in Österreich-Ungarn 4.0 und in Frankreich 2.3 Br.-R.-Ton. Glaubt England Ursache zur Beunruhigung über die Entfaltung der Kriegsmarine eines anderen

Landes zu haben, warum kommt sie nur Deutschland gegenüber zum Ausdruck? Warum gegen uns, die wir im Verhältnis zur Handelsmarine schwächer als irgend eine der großen Seemächte sind? Wäre der Argwohn den Ver. Staaten gegenüber nicht viel berechtigter?

## Errscheinungen auf und über dem Meere.

Mit dem Erscheinen der Tabellarischen Reiseberichte September 1904, 1. Band, Eingänge des Jahres 1903. Berlin, Mittler & Sohn, ist ein weiterer Schritt vorwärts getan, wertvolle Beobachtungen zur See der Wissenschaft und der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Was für den Seemann, den Meteorologen und den Ozeanographen interessant sein kann, wurde in diesen Berichten, nach E. Knippings Entwurf, in knapper aber übersichtlicher Form, als Ergebnis aus den meteorologischen Tagebüchern niedergelegt. Und mußte sich die Auswahl der Beobachtungen zunächst auch auf die Angabe der Stürme, Passatgrenzen, Stromversetzungen, Wassermenge, Passatstaub, Seebeben, Eisberge und auffallende Meteore beschränken, so werden in nicht zu ferner Zeit wohl auch die biologischen Beobachtungen, deren große Zahl noch der Sichtung

von kundiger Hand bedarf, der Öffentlichkeit und damit der wissenschaftlichen Verwertung übergeben werden können.

Der Zweck dieser Zeilen ist es nun, alle für die Tabellarischen Reiseberichte nicht verwendeten Beobachtungen über und auf dem Meere, die in den meteorologischen Tagebüchern verzeichnet stehen, einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Es soll damit auf die Erforschung der Erscheinungen im Himmelsraum und auf die Lebenswelt der Ozeane hingewiesen werden. Bilder doch die letztere eine endlose Verkettung von organischen Wesen, deren Lebensbedingungen auf und in den Weltmeeren nachzuforschen, eine dankenswerte Aufgabe ist. Die vorliegenden Einzelauszüge, dem handschriftlichen Material der Mitarbeiter der Deutschen Seewarte entnommen, umfassen den Zeitraum von 3 Jahren 1898—1900. Sie verteilen sich jedoch

auf einem zu weiten Raum, weshalb es angebracht erscheint, nur einen Teil davon und zwar Beobachtungen von dem Breitenparallel 60° S-Br., 67° W-Lg. (Kap Horn) bis zum Äquator (Atlantischer Ozean) näher zu erläutern.

Die Vorgänge im Himmelsraum, die flüchtigen aber glänzenden Meteore und Sternschnuppen, verdienen zunächst einer Beachtung und zum Beweise, mit welcher Aufmerksamkeit viele Beobachter diese Erscheinungen verfolgt haben, ist anzuführen, daß in vielen Fällen die Zeit, die Länge und Breite und die Richtung nach welcher hin ein Meteor gefallen oder verschwunden ist, angegeben wird. Ebenso wertvoll ist die Angabe, aus welchem Sternbild ein Meteor oder eine Sternschnuppe herzustammen scheint und wie sie sich nach dem Eintritt in die Atmosphäre verhalten. Wenn es z. B. in den Aufzeichnungen heißt: Wir sahen einen Meteor von doppelter Venusgröße, Tageshelle verbreitend oder, eine großartige Erscheinung erhellte, Funken sprühend in allen Farben, die dunkle Nacht usw., so kann man ermessen, welches Interesse der Seemann den Vorgängen im Himmelsraum zuwendet.

Wertvoller werden diese Beobachtungen noch, wenn sie, während eines Dezenniums gesammelt, auf die verschiedenen Jahreszeiten verteilt werden können, denn dadurch wäre der Anfang gemacht diese Erscheinungen systematisch zu regeln. Auch würde die große Zahl der Beobachtungen es gestatten Vergleiche anzustellen, z. B. wie sich die nördliche Hemisphäre zur südlichen verhält. Für die vorliegende Abhandlung sind solche interessanten Vergleiche, die in Form einer tabellarischen Aufstellung zusammengefaßt werden müßten, leider nicht verwendbar.

In Bezug auf das nicht seltene Auftreten der Halo-Phänomene, Höfe oder Lichtringe um Sonne und Mond, Abhandlung von Dr. Messerschmidt, Annalen der Hydrographie Heft I 1900, ist es wünschenswert, daß solchen Erscheinungen noch mehr Beachtung geschenkt wird, zumal viel Angaben fehlen, wie lange sie sichtbar gewesen sind.

Zu eingehenden Vergleichen gibt auch das häufige Auftreten der Blitze Veranlassung, der größte Prozentsatz für die angegebene Zeit entfiel auf die südlichen Frühjahr- und Sommermonate. Auf die Zonen verteilt, überwiegt die gemäßigte bedeutend, ebenso die westliche Himmelsrichtung. Auch ist vorwiegend in der gemäßigten Zone, weniger in der kalten, selten in der heißen das Erscheinen der Blitze der Vorboten stürmischen Wetters. Starke ausgebildete Gewitter sind auf freier See viel seltener als auf dem festen Lande, dennoch ist es auffällig, daß während des angeführten Zeitraumes nur sieben Mal schwere Gewitter beobachtet wurden. Recht gefährlich sind oft die Gewitterböen, die manchem Segelschiff schon verhängnisvoll geworden sind. Aus den von den Beobachtern beigefügten Vermerken ist zu ersehen, mit welcher vorbeherrschenden Gewalt manche Gewitterböen eingefallen und wie groß oft der Verlust an Segel und Stängen gewesen ist. In einem engen Zusammenhang mit den elektrischen Entladungen steht auch das Erscheinen der St. Elmsfeuer, deren Sichtbarwerden gewöhnlich von besonderen Umständen abhängig ist. Das sehr häufige Auftreten dieser Erscheinungen im Jahre 1899 kann vermutlich auf eine starke Ansammlung der Elektrizität zurückgeführt werden. Jedenfalls wird nach den Aufzeichnungen zu urteilen, dem Erscheinen der St. Elmsfeuer stets eine besondere Beachtung geschenkt. Das zweimalige Auftreten des Kugelblitzes gehört zu den selteneren Erscheinungen und wenn eine Meldung besagt: es wurde das Fallen einer Leuchtkugel beobachtet, so kann wohl eine solche Lichterscheinung den Meteoriten zugerechnet werden. Weitere Beachtung verdienen noch die Wind- und Wasserhosen, deren Gefährlichkeit der Seemann nie mehr unterschätzt, sofern er einmal nähere Bekanntschaft mit einer von beiden gemacht hat. Aus den kurzgefaßten Angaben wird ersichtlich, wie wertvoll die aufgeführten Beobachtungen für den Meteorologen

sind, sofern ihm eine ausreichende Anzahl zur Verfügung steht und die Beobachter es nicht unterlassen haben, bemerkenswerte Einzelheiten anzuführen.

Zur Vervollständigung dieser Ausführung würden nun noch die Beobachtungen im Meere und auf dem Meere anzuführen sein, deren große Zahl für einen Biologen eine reiche Fundgrube sein dürfte. So sehr auch schon die Kenntnis von den Arten der Meerbewohner durch die Forschung erweitert worden ist, so bleibt doch noch viel übrig was der Aufklärung harret. Vor allem sind die Grenzen noch unbekannt, welche die Natur den einzelnen Gattungen gezogen hat und die nur durch das Sichtbarwerden der verschiedenen Lebewesen einigermaßen festgestellt werden können. So lauten z. B. die Berichte über das Erscheinen des Walfisches in den südlichen Regionen sehr günstig, denn Heerden großer Wale wurden gesehen, denen nahezu kommen, nach Ansicht der Beobachter, nicht schwer gewesen wäre. Auch die bekannten Tümmler oder Schweinefische scheinen nach den Angaben in der südlich kalten Zone ein reicheres Nahrungsgebiet zu finden, sie wurden in diesem Teil des Südatlantischen Ozeans häufiger angetroffen als wie in der Nähe des Äquators. Die eigentlichen Delphine dagegen, die Goldkarpfen, Bonitos und Albakore wurden nicht über 28° S-Br. hinaus beobachtet. Ein Haifisch wurde aber noch auf 33° S-Br. im freien Meer gefangen, der 45 lebende Junge im Leibe hatte. Für die fliegenden Fische ist nach den Auszügen 32° S-Br. als südlichste Grenze anzusehen. Obgleich der freie Ozean für die Schildkröten kein sehr beliebter Aufenthalt ist, so besagt eine Meldung, daß eine Schildkröte noch auf 32° S-Br. und 29° W-Lg. angetroffen wurde. Aber nicht allein die großen ohne Mühe kenntlichen Lebewesen verdienen beachtet zu werden, mehr noch sollte die Aufmerksamkeit des Beobachters den kleinen und kleinsten Organismen sich zuwenden, die sowohl den Fischen als auch den Seevögeln zur Nahrung dienen. Wenn z. B. die Berichte melden, daß das Meer von Seevögeln bedeckt erscheint, so haben sämtliche vertretenen Vogelarten ein ergiebiges Nahrungsgebiet gefunden, das erst verlassen wird, wenn reiner Tisch gemacht ist. Wie festgestellt worden ist, gesellen sich auch Schaa ren verschiedener Fischarten den Vögeln zu, worunter der gewaltige Wal nicht selten fehlt. Solche Sammelpunkte für die Tierwelt im weiten Meer bieten die häufig beobachteten roten und braunroten Felder und Streifen auf dem Meere dar, sie bestehen zumeist aus Milliarden kleiner Tierchen. Man kann sagen, Welten von Organismen verfallen der Vernichtung, deren Dasein in der Tiefe des Meeres seinen Ursprung hatte. Werden nun noch die bekanntesten Vogelarten, deren Heimat das südlichste Eismeer und die daran stoßenden Gewässer sind, einer kurzen Betrachtung unterzogen, so ist bemerkenswert, daß von allen Arten die Pinguine das kleinste Feld beherrschen. Sie wurden nicht nördlicher als 43° S-Breite angetroffen und sind auf freiem Meer nur in kleinen Familien gesehen worden. In größerer Anzahl und weit von Land wurden die Pinguine hauptsächlich im Monat November beobachtet, vereinzelt im Oktober, Januar und Februar. Der größte Seevogel der »Albatros« hat in etwas niedrigerer Breite zwischen 35—45° S-Br. sein Standquartier aufgeschlagen, wo er sich, zuweilen in Schaa ren vereinigt, am meisten aufhält. Während der Monate März bis August ist der Albatros auf freier See seltener sichtbar, dagegen ist er in der wärmeren Jahreszeit September bis Februar bis weit über 60° S-Br. anzutreffen. Häufig ladet sich der Albatros auch bei den Schiffen zu Gast, als deren Begleiter er mühelos seine Nahrung findet. Nach den vorliegenden Angaben folgte ein Albatros einem Schiffe bis auf 26° S-Br., ehe er in seine heimischen Gewässer zurückkehrte. Derselben Lebensweise passen sich auch die Kaptauen an, nur ist ihre Zahl eine beträchtlich größere. Geneigter noch als der Albatros, den Schiffen zu folgen, bleibt die Kaptau ein treuer Begleiter, oft bis zur warmen Zone.



Reservierter verhalten sich die kleinen Eisvögel. Nach den Berichten sind sie nicht nördlicher als 39° S-Br. gesehen worden. Die Eisvögel lieben die Geselligkeit und leben in Scharen vereinigt. Mit den in gleicher Zahl auftretenden Seeschwalben vereint, vermischt mit vielen Kaptuben und gelegentlich zahlreichen Albatrossen, kann man mit den Beobachtern sagen: das Meer erscheint mit Seevögeln bedeckt! Indessen ist dies nur dann zutreffend, wenn, wie oben erwähnt, ein reiches Nahrungsfeld entdeckt worden ist. Sonstige bemerkenswerte Angaben beziehen sich auf unbekannte Vogelarten. In der gemäßigten und warmen Zone wurden mehrfach Schmetterlinge, als Pfauenauge, Nachtfalter etc. sehr weit von Land gesehen; selbst Libellen irrten einsam umher. Zu solchen Verirrten sind auch kleinere und größere Landvögel zu rechnen, die wohl ausnahmslos dem Meere zum Opfer fallen.

Das Auftreten phosphoreszierender Tierchen im Meere, wodurch das häufig grelle Meerleuchten entsteht, wurde noch auf 49° S-Br. beobachtet, die meisten Beobachter fanden es jedoch in den äquatorialen Gegenden. Eine recht häufig beobachtete Erscheinung in den südlichen Regionen ist treibendes Kelp oder Seetang. Nach zahlreichen Meldungen ist Kelp nicht nördlicher als 41° S-Br. gesehen worden, die südlichste

Grenze scheint unbestimmt. Ein glücklicher Umstand für die Schifffahrt rund Kap Horn ist das seltene Erscheinen von Eisbergen. Jedoch liegen aus dem Jahre 1899 zwei Meldungen vor. Auf 52° und 57° S-Br. wurde je ein hoher Eisberg gesehen, namentlich die Trift des Letzteren war für die Schifffahrt recht gefährlich. Zum Schlusse sei noch eines Seebebens Erwähnung getan, das am 6. Februar 1900 in 0,6° S-Br. und 24,7° W-Lg. beobachtet wurde. Die Meldung besagt, daß das Schiff mehrfach erschüttert wurde, jeder Stoß währte 4—5 Sekunden. Bemerkenswert ist diese Meldung, weil gewöhnlich von jener Gegend berichtete Erschütterungen aus einem einzigen Stoß bestanden haben.

Man ersieht aus dieser kurzen Aufzählung der meteorologischen und biologischen Beobachtungen, was durch aufmerksames Beobachten und genaue Notierungen für die Wissenschaft noch geleistet werden kann. Der Deutschen Seewarte wird einst, durch die zielbewußte treue Arbeit ihrer Beobachter zur See unterstützt, die dankbare Aufgabe zufallen, das große, mühsam gesammelte Material gesichtet und geordnet der Öffentlichkeit übergeben zu können.

M. Prager, Kapit.

### Ausgeführte Brutto-Reg.-Tonnage der europäischen Werften 1904\*.) (Einschließlich englischer Firmen.)

1. Russell & Co., Clyde .....	73 689	39. Priestmann & Co., Wear .....	14 816
2. Swan, Hunter & Wigham Richardson, Tyne. ....	73 592	40. Grangemouth & Greenock Dockyard Co., Clyde .	14 648
3. Gray & Co., Hartlepool .....	57 357	41. Craig, Taylor & Co., Tees .....	14 535
4. Doxford & Sons, Wear .....	53 050	42. London & Glasgow Ship Co., Clyde .....	14 470
5. Thompson, J. L., Wear .....	44 279	43. Dobson & Co., Tyne .....	14 361
6. Workman, Clark & Co., Belfast .....	44 272	44. Fried. Krupp, Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel ..	14 213
7. Connell & Co., Clyde .....	40 956	45. Napier & Miller, Clyde .....	14 193
8. Northumberland Ship Co., Tyne .....	40 500	46. Laing & Sons, Wear .....	13 955
9. Armstrong, Whitworth, Tyne .....	37 147	47. Vickers, Sons & Maxim, Barrow .....	13 820
10. Barclay, Curle, Clyde .....	36 408	48. A.-G. »Weser«, Bremen .....	13 037
11. Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg ...	34 730	49. Earle's Shipbuilding Co., Hull .....	12 223
12. Harland & Wolff, Belfast .....	31 842	50. Vulkan, Stettin .....	11 666
13. Ropner & Co., Tees .....	31 368	51. Howaldtswerke, Kiel .....	10 859
14. Blohm & Voss, Hamburg .....	29 775	52. Hamilton & Co., Clyde .....	10 699
15. Readhead & Sons, Tyne .....	28 275	53. Netherland Shipb. Co., Amsterdam .....	10 654
16. Deuny & Bros., Clyde .....	27 807	54. Forges et Chantiers de la Méditerranée, Seine ...	10 135
17. Furness, Withy & Co., Hartlepool .....	27 283	55. Robert Thomson & Sons, Wear .....	9 932
18. Richardson, Duck & Co., Tees .....	25 308	56. Reiherstieg-Schiffswerft u. Maschinenfabrik, Hamb..	9 822
19. Sir Raylton, Dixon & Co., Tees .....	23 787	57. Gammel, Laird & Co., Birkenhead .....	9 800
20. Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestmünde .....	23 273	58. Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck .....	9 743
21. Brown & Co., Clyde .....	23 150	59. Sunderland Shipbuilding Co., Wear .....	9 159
22. Bremer Vulkan .....	22 574	60. Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffswerft	
23. Short Bros., Wear .....	22 292	A.-G., Bremerhaven .....	9 127
24. Palmers Shipbuilding Co., Tyne .....	21 985	61. Stephensen & Co., Tyne .....	8 646
25. Henderson & Co., Clyde .....	21 346	62. Wood, Skinner & Co., Tyne .....	8 342
26. Hawthorn, Leslie & Co., Tyne .....	20 726	63. Eiderwerke, A.-G., Tönning .....	7 204
27. Bartram & Sons, Wear .....	20 715	64. Simons & Co., Clyde .....	7 129
28. Irvine Shipbuilding Co., Hartlepool .....	20 058	65. Fairfield Shipbuilding Co., Clyde .....	7 092
29. Scott & Co., Clyde .....	19 721	66. Burmester & Wain, Kopenhagen .....	7 020
30. Craggs & Sons, Tees .....	19 179	67. Cantieri Navali, Bacini E. Stabilimenti Meccanici	
31. Stephen & Co., Clyde .....	19 063	Siciliani, Genua .....	6 994
32. Tyne Iron Ship Co., Tyne .....	18 603	68. Austin & See, Wear .....	6 880
33. Neptun, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock	18 131	69. J. W. Klawitter, Danzig .....	6 517
34. M'Millan & Son, Clyde .....	18 048	70. Clyde Shipbuilding Co. ....	6 509
35. Schichau, Elbing .....	17 879	71. Fovigs Jernskibsbyggerie, Fovig .....	6 500
36. Blumer & Co., Wear .....	16 095	72. Caledon Shipbuilding Co. ....	6 381
37. Pickergill & Sons, Wear .....	15 948	73. Bergens Mekaniske Værkstedt, Bergen .....	6 227
38. Rodger & Co., Clyde .....	15 269	74. Hall, Russell & Co., Aberdeen .....	6 221
		75. Helsingörs Jernskibs-og Maskinbyggerie, Act. ....	5 879
		76. Blyth Shipbuilding Co., Tyne .....	5 823
		77. Ailsa Shipbuilding Co., Clyde .....	5 743

\*) Nach einer Mitteilung der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft.

78. Vereinigte Elbschiffahrts-Gesellschaften, Übigau	5 496	90. Lobnitz & Co., Clyde	3 643
79. Caird & Co., Clyde	5 117	91. Ritchie, Graham & Milne, Clyde	3 566
80. Danziger Schiffswerft u. Maschinenfabrik, Danzig	5 000	92. Robertsen & Co., Themse	3 520
81. Campbelltown Ship Co., Clyde	4 976	93. Ferguson Bros, Clyde	3 385
82. Smith's Dock Co., Tyne	4 920	94. John Cockerill Company, Belgien	3 358
83. Fleming & Ferguson, Clyde	4 880	95. Georg Seesbeck, A.-G., Geestemünde	3 316
84. Cook, Welton & Gemmell, Beverley	4 858	96. Caledonian Co., Preston	3 200
85. Bonn & Mees, Rotterdam	4 810	97. M'Lachlan & Co., Clyde	3 175
86. Mackie & Thomson, Clyde	4 616	98. Thronhjems Makniskes Vaerksted, Drontheim	3 158
87. Osbourne, Graham & Co., Wear	3 771	99. Johs. Thormählen & Co., Elmshorn	3 130
88. Murdoch & Murray, Clyde	3 742	100. Lindholmens Vaerksted, Aktiebolag, Gothenburg	3 050
89. Nickolson & Sons, Liverpool	3 669	101. Yarrow & Co., London	3 025

## Zur Proviantfrage.

Dankbar muß der Seemann anerkennen, daß die Lösung dieser Frage heute ungleich leichter ist, als zu unserer Alvorderen Zeiten, wo man es noch nicht verstand, die Lebensmittel für längere Zeit haltbar zu machen. Die Wissenschaft kennt zwar bereits lange Mittel und Wege, um in der Retorte den zersetzenden Einflüssen der Natur zu begegnen, aber einem schlichten Koch erst war es vorbehalten, die Theorie in die Praxis umzusetzen. Es sind jetzt etwa hundert Jahre her,

daß der französische Küchenchef Francois Appert eine Methode zur Konservierung von Nahrungsmitteln erfand. Appert's System, empirisch gefunden, war naturgemäß noch recht primitiv und umfaßte nur die Konservierung gewisser Fleisch- und Gemüse-Sorten, immerhin aber ist es als die Grundlage anzusehen, auf der im Laufe der Jahrzehnte die Nahrungsmittel-Chemiker mit verblüffendem Erfolge weiter gebaut haben. In der Gegenwart gibt es wohl kaum ein Nahrungs-



Das Anbohren der Dose



Das Öffnen der Dose



Die geöffnete Dose

mittel von Belang, das nicht tadellos konserviert und hinausgenommen werden könnte in den fernsten Teil der Welt.

Ein bedeutender Fortschritt. Der ideale Zustand in der Proviantfrage kann aber erst dann als wirklich eingetreten angesehen werden, wenn eine Möglichkeit vorlag, die mitgeführte Konserve ohne Feuer zu erwärmen. Eine solche Erfindung ist nun tatsächlich vor einiger Zeit gemacht worden: es ist die Erfindung der Calorit-Konserven mit selbsttätiger Erwärmungsvorrichtung. Notabene sind diese Calorit-Konserven nicht zu verwechseln mit anderen, ebenfalls schon einen Fortschritt darstellenden Konserven, die durch komprimierten Spiritus oder dergleichen zur Erwärmung gebracht werden. Hierzu sind aber Zündhölzer erforderlich, während die Calorit-Konserven ohne Feuer und zwar durch einfaches Anbohren der Dosen selbsttätig erwärmt werden. Die Dosen sind nämlich mit Doppelwänden und einem doppelten Boden versehen. Durchstößt man den Doppelboden, so fließt das sich dort befindliche Essigwasser in die mit Kalk ausgefüllten Zwischenwände und erhitzen den Kalk. In solchen Dosen, die patentlich vor Nachahmung geschützt sind, gelangen nur ausschließlich die den Namen »Calorit-Konserven« führenden folgenden Speisen zum Verkauf. Hausmannskost: Erbsen mit Speck, Bohnen mit Rindfleisch, Linsen mit Rotwurst, Graupen mit Schweinefleisch, Reis mit Rindfleisch, Bouillonkartoffeln mit Rindfleisch. An Suppen werden die nachstehenden geliefert: Erbsensuppe mit Speck, Bohnensuppe mit Rindfleisch, Graupensuppe mit Rindfleisch, Tomatensuppe mit Reis, Ochsenchwanzsuppe; an Fleischkonserven: Rindfleisch mit Bouillon und Kartoffeln,

Wiener Würstchen, Irisch Stew, Pökelfleisch mit Sauerkohl, Hammelragout mit Gemüse, Szegediner, Goulyas, Ungarischer Goulyas, Kalbs-Goulyas mit Sahnesauce, Huhn mit Bouillon und Reis, Kalbsragout mit Champignons; an Gemüsekonserven die folgenden: Wirsingkohl, junge Erbsen mit Karotten, Brechbohnen, Teltower Rübchen, junge Erbsen. Man sieht also, daß die Reichhaltigkeit der Calorit-Konserven nichts zu wünschen übrig läßt und was die Güte der Speisen anlangt, so soll nur darauf hingewiesen werden, daß das denkbar beste Material zur Verwendung gelangt, das jeweilig zu haben ist. Hand in Hand mit diesen Vorzügen der Calorit-Konserven geht die Einfachheit der Handhabung der Dosen-Erwärmung. Wenn man noch so kurz sich ausdrückt, betreffs der Gebrauchsanweisung, so klingt alles noch weit komplizierter, als es in Wirklichkeit ist: Die Dose wird umgestülpt, an den vier markierten Stellen augenbohrt und ca. 5 Minuten stehen gelassen. Dann dreht man sie um, läßt sie weitere ca. 5 Minuten so stehen und rollt sie darauf einige Minuten hin und her. Der Inhalt ist jetzt genügend erwärmt und die Dose kann mit dem beigegebenen Schlüssel in üblicher Weise geöffnet werden. Nach alledem steht zu erwarten, daß die Calorit-Konserven in der Verproviantierung von Seefahrtszeugen aller Art demnächst eine große Rolle zu spielen beginnen werden. Es ist eine gar zu verlockende Sache, unabhängig von Koch und Küche, unabhängig von Zeit und Ort sich mühelos eine warme Mahlzeit selbst bereiten zu können. Damit aber auch die Seeleute, wenn sie unterwegs sind, an jedem Platze im Auslande diese Calorit-Konserven vorfinden, ist es nötig, daß sie überall, wo

der Ruhm dieser epochalen Erfindung noch nicht hingedrungen ist, davon reden und sich für die Einführung interessieren. Sie können dabei auf Harder & de Voss in Hamburg hin-

weisen, als diejenige Firma, in deren Händen der alleinige Export deutscher Calorit-Konserven ruht und welche den Export der Calorit-Konserven durch Exportfirmen nach Übersee vermittelt.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

**Untergang D. »China« durch eine Minenexplosion vor Wladiwostok.** Den in Wladiwostok protokolllarisch festgestellten Aussagen des noch dort weilenden Kapitäns werden einige Punkte entnommen, ergeben sie doch zur Genüge Aufklärung über die Ursache dieses Seeunfalls mit seinem Menschenverlust. Bei der Annäherung an die Fots, es war bei richtigem Wetter, habe er wiederholt Signale gezeigt, die auch gesehen worden sind. Da er ohne jegliche Antwort blieb, hielt er das Fahrwasser von Minen frei. Die Explosion habe in dem Schiffe furchterliche Verwüstungen angerichtet. Die Chinesen hätten versucht ihre Effekten in die Boote zu bringen, und so sei es gekommen, daß vier Mann ihr Leben verloren haben. Weil die Chinesen-Mannschaft ihre Schuldigkeit nicht tat, habe das Aussetzen der Boote viel Schwierigkeit gemacht. Es war Kapitän K. versichert worden, daß bis querab von Askold keine Seeminen lägen, daß mithin keine Gefahr für sein Schiff vorhanden sei. Den Untergang des Schiffes führte Kapt. K. auf *unverzeihliche Nachlässigkeit der russischen Behörden* zurück. Der Reichskommissar ist der Ansicht, daß dem Kapitän K. in Hinsicht auf seine Navigierung ein Vorwurf nicht gemacht werden könne. Der Untergang des Dampfers sei durch eine russische Seemine verursacht worden. Der Spruch des Seeamts lautet:

»Der Dampfer »China« ist am 16. Juli 1904, auf der Fahrt von Wai nach Wladiwostok mit Kohlen auf eine nord-östlich von Skryleff belegenen Mine geraten und alsbald untergegangen, wodurch vier chinesische Heizer ihren Tod durch Ertrinken fanden. Der Schiffsleitung ist nach keiner Richtung hin ein Vorwurf zu machen.«

## Schiffbau.

### Bauanträge.

Nach englischen Berichten bestellte die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen, in Newcastle einen neuen **Dampfer**.

Die Firma Johannes von Eitzen in Altona hat der Werft von H. C. Stülcken & Sohn den Bau eines **Fischdampfers** in Auftrag gegeben. Die Lieferzeit ist auf den 1. November d. J. festgesetzt worden.

Durch die Firma Menzell & Co. wurde für die unter ihrer Leitung stehende Hanseatische Dampfer-Compagnie der Elberwerft der Bau eines großen **Stahlfrachtdampfers**, lieferbar Herbst 1905, übertragen. Die Tragfähigkeit beträgt 4250 T. die besonders starke Maschine wird annähernd 1200 HP indizieren.

Die Firma Aug. Cords, Rostock, hat einen **Dampfer** von etwa 2700 Tons Schwergut bei der Neptunwerft in Auftrag gegeben. Der Dampfer wird nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd mit Eisverstärkung gebaut.

### Stapelläufe.

Am Sonnabend, den 4. Februar fand auf der Werft der Stettiner Oderwerke der Stapellauf des für die Stettiner Reederei Robert Köppen bestimmten 3000 Tons Dampfers **»Elwine Köppen«** statt. Die Dimensionen des Schiffes sind:

64 × 12,5 × 6,25 m. Die Dreifachexpansionsmaschine soll 850 Pferdestärken indizieren und die Heizfläche ist 250 Quadratmeter groß bemessen bei 12 Atmosphären Überdruck. Der Dampfer ist nach den Vorschriften des Englischen Lloyd, Klasse  $\star$  100 A. I. erbaut.

### Probefahrten.

Am 7. Februar dampfte der von den Howaldtswerken, Kiel, für die Reederei M. Jebsen, Apenrade, neu erbaute Fracht- und Passagierdampfer **»Michael Jebsen«** in See zur Vornahme der kontraktlichen Probefahrt. Dieselbe verlief in jeder Beziehung zur größten Zufriedenheit der Reederei. Das Schiff erreichte eine Geschwindigkeit von reichlich 12 Knoten, ungefähr 1 1/4 Knoten mehr als kontraktlich vorgeschrieben. Der Dampfer ist für die Fahrt in den ostchinesischen Gewässern bestimmt und wird in nächster Zeit dorthin in See gehen.

Für die Gothenburger Reederei Wahlquist ist auf der Schichauwerft, Danzig, nunmehr der dritte Dampfer Namens **»Sven«** abnahmefertig geworden und hat die Probefahrt zur völligen Befriedigung der Erbauer und Auftraggeber gemacht. Das Schiff durchlief zweimal die abgesteckte Seemeile mit gut 10 1/4 Knoten Fahrt. Auch der Kohlenverbrauch ist durchaus günstig.

**Riesenbagger für Wilhelmshaven.** Es wird uns geschrieben: Der von der Firma Schichau für die Kaiserliche Marine erbaute Riesenbagger ist der größte Bagger der Welt und wurde für den Zweck gebaut, um bei Wilhelmshaven die Jade, die früher durch Baggerungen mit alten gewöhnlichen Baggern nicht ausreichend tief für Tiefgang der Schiffe erhalten werden konnte, zu vertiefen. Nach einer kurzen Maschinenprobe in Danzig fuhr das Schiff nach Wilhelmshaven und machte in der zweiten Hälfte des Dezember seine Probabaggerungen, welche in kurzer Zeit und aufs glänzendste erledigt wurden. Es war eine kontraktliche Leistung im weichen Boden von 3600 kbm pro Stunde vorgeschrieben, welche der Bagger insofern übertraf als er spielend statt 3600 kbm 5000 kbm pro Stunde leistete. In schwerem Sandboden von einem spezifischen Gewichte von 1,96 schaffte der Bagger noch 3600 kbm pro Stunde und kam aus den Druckröhren 65 pZt. fester Boden zur Förderung. Die kontraktliche Geschwindigkeit betrug bei voller Belastung und vollgepumpten Bassins 8 Knoten, doch war die mittlere Geschwindigkeit während mehrstündiger Fahrt nicht 8 Knoten, sondern 10 Knoten, wodurch die Leistung des Baggers enorm erhöht wird. Der Kohlenverbrauch war hierbei äußerst günstig und betrug in voller Fahrt nur 0,85 kg pro indizierte Pferdekraft und Stunde. Durch diese erhöhte Leistung und die erhöhte Geschwindigkeit wird der Bagger in den Stand gesetzt, an einem Tage 24 000 kbm Boden zu fördern, abzufahren und aus dem Wege zu schaffen.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Wie rigoros die Einwanderungsbehörde in New-York augenblicklich gegen die Auswanderer, die mit deutschen Schiffen dort angebracht werden, vorgeht, beweist die Tatsache, daß von den mit zwei deutschen Dampfern in New-York eingelangten etwa 2300 Passagieren nicht weniger als 342 zurück-



gewiesen wurden. Die Zurückgewiesenen müssen nun alle mit den deutschen Dampfern wieder gratis zurückbefördert werden; das Schicksal der meisten ist sehr traurig, da sie zum großen Teil Flüchtlinge aus Rußland sind. In der letzten Januarwoche sind im Gauzen 480 Passagiere von deutschen Dampfern zurückgewiesen worden.

Die Kohleneinfuhr nach Hamburg bestand:

im Jahre	aus britischen	aus westfälischen	Zusammen
	Kohlen Tons	Kohlen Tons	
1900	3 019 400	1 598 200	4 617 600
1901	2 691 790	1 733 283	4 425 073
1902	2 792 822	1 807 774	4 600 596
1903	3 067 398	1 911 135	4 978 533
1904	2 954 398	2 023 135	4 977 533

## Vermischtes.

### Prüfungswesen.

Die nächsten Prüfungen zum Schiffer auf großer Fahrt und zum Seesteuermann in der Provinz Hannover beginnen: in Papenburg am 24. Februar, in Gaestemünde am 13. April d. J. Im Anschluß an diese Prüfung wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde und in Gesundheitspflege abgehalten werden.

In Flensburg wird mit der nächsten Schifferprüfung auf großer Fahrt bereits am 6. Februar, in Altona am 22. Februar um 8. Uhr begonnen werden. Prüfungen in Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen werden in Flensburg am 11. Februar um 3 Uhr und am 14. März um 2½ Uhr nachmittags, in Altona am 27. Februar und am 14. März um 2 Uhr stattfinden.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 6. Februar. Als neue Mitglieder wurden in den Verein aufgenommen: Kapitän z. S. Direktor v. Grumme, Rat Dr. A. Köhne, Herr Grosse, Direktor der Continentalen Reederei und die Herren A. Neuhauser und H. Boysen. Als Vorstandsmitglied für den Deutschen Nautischen Verein wurde der Vorsitzende Herr Kapitän Bramslöw und zu dessen Stellvertreter Herr Direktor Böger gewählt. Auf der Tagesordnung stand: Besprechung der Tagesordnung des Deutschen Nautischen Vereins zu Berlin. Zum Punkte: Schiffsabgaben auf öffentlichen Wasserstraßen bemerkt, nach den »Hamburger Nachr.«, Herr Dr. Gütschow, daß man sich mit diesem Gedanken sehr wohl vertraut machen könne. Wenn große Aufwendungen gemacht werden müßten, um eine Schiffsahrtstraße den gesteigerten Bedürfnissen anzupassen, so sei es gerecht, wenn zur Verzinsung der angewandten Kapitalien Abgaben erhoben würden. Die beteiligten Kreise seien unter solchen Gesichtspunkten auch gern bereit, diese zu tragen, da durch die Verbesserung der Wasserstraßen die Schifffahrt in erster Linie Vorteile ziehen werde. — Die nächste Sitzung des Vereins findet am 20. Februar statt, in der die Delegierten Bericht erstatten werden über den Deutschen Nautischen Vereinstag in Berlin.

### Nautischer Verein zu Bremen.

Am Donnerstag, den 2. Februar fand die erste ordentliche Mitglieder-Versammlung des neu gegründeten Bremischen

Vereins statt. Der Vorsitzende, Herr Direktor H. A. Nolze, leitete die Versammlung mit einigen begrüßenden Worten ein und bemerkte, daß der Vorstand sich mit den Vorlagen für den Deutschen Nautischen Vereinstag eingehend beschäftigt habe, aber bei der Kürze der Zeit dieses Mal nur in zusammenfassenden Referaten Bericht erstatten könne. — Zu dem Entwurfe der neuen Satzungen wurde im wesentlichen dem Vorschlage der für ihre Ausarbeitung eingesetzten Kommission zugestimmt; der von anderer Seite gemachte Vorschlag, den Deutschen Nautischen Verein ins Vereinsregister eintragen zu lassen, fand wegen der damit verbundenen Weitläufigkeiten und Schwierigkeiten, da irgend ein Vorteil nicht ersichtlich sei, keine Zustimmung. — Zu den materiellen Beratungsgegenständen übergehend, wurde beschlossen, den vorgelegten Entwurf eines Transportversicherungsgesetzes als verfehlt und zudem ungeeignet für die Beratung in der Vollversammlung des Deutschen Nautischen Vereins in erster Linie ganz abzulehnen oder ihn eventuell einer Kommission zur Beratung und Umarbeitung zu überweisen. Auch in bezug auf die Abgabefreiheit auf natürlichen Wasserstraßen trat der Gesichtspunkt in den Vordergrund, daß diese Vorlagen kaum zur Kompetenz des Deutschen Nautischen Vereins gehöre; käme er zur Verhandlung, so sei grundsätzlich für die Abgabefreiheit einzutreten, dabei aber ein Vorbehalt zu beantragen, der die Verzinsung und Amortisation großer Korrektionsarbeiten ermögliche. — Zur Frage der Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal erklärte die Versammlung ihr Einverständnis mit der Tendenz des Antrages des Nautischen Vereins zu Hamburg, wünschte nur eine etwas abweichende Formulierung. Auch in bezug auf das internationale Schiffsvermessungsverfahren schloß die Versammlung sich nach eingehender Beratung dem Antrage des Nautischen Vereins zu Hamburg an. — Zu dem nächsten Punkte, Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute, wurde beschlossen, die Fahrzeit als Seesteuermann in der Küstenfahrt auf Schiffen von mehr als 400 cbm Brutto-Raumgehalt für die Zulassung zur Seeschifferprüfung mit der Beschränkung auf 12 Monate anrechnungsfähig zu erachten. Maßgebend für diesen Beschluß war auf der einen Seite das Bedürfnis der Reeder in dieser Fahrt, ihre Schiffsführer aus dem eigenen Betriebe zu ergänzen, auf der anderen Seite aber die berechnete Forderung, von den zukünftigen Schiffen eine genügende Ausbildung in astronomischen Beobachtungen und nautischen Berechnungen während der Steuermannsfahrzeit zu verlangen. — Den beiden für den Vereinstag in Aussicht gestellten Vorträgen wurde mit Interesse entgegen gesehen, und sie als Grundlage zu weiteren Beratungen für den Verein in Aussicht genommen. Den für die Sicherheit der Schifffahrt beantragten Einrichtungen wurde zumeist zugestimmt. — Zu Delegierten für den Vereinstag wurden die Herren Direktor Leist, Kapitän Thalenhorst und Rechtsanwalt Edzard gewählt.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 2. Februar abgehaltenen Generalversammlung wurden 14 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängern wurde ein Schreiben verlesen, das sich auf die augenblickliche Bedeutung der Seemannsschule auf Waltershof bezieht. Über letzteres Schreiben entspann sich eine kurze Debatte. — Wie aus Zeitungsberichten und aus einer Mitteilung an den Verein hervorgeht, hat der Zentralausschuß Hamburger Bürgervereine sich ebenfalls des Wunsches des Vereins nach einer Verbesserung der unzulänglichen Postbeförderung im Hamburger Hafen angenommen und einstimmig beschlossen, denselben zu befürworten.

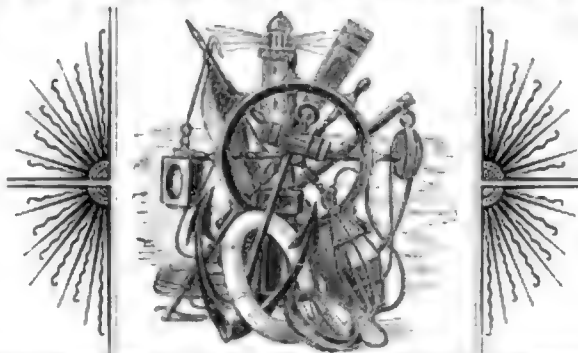
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

(Schluß.) Dem Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg wird entnommen An den Neuwahlen von Vertretern der Versicherten gemäß § 61 des Invaliden-Versicherungsgesetzes beteiligte sich der Verein zusammen mit den hierfür in Frage kommenden befreundeten Vereinen. Der Verein nominierte als Kandidaten Herrn Kapt. Jul. Jorchau, der auch von den übrigen Vereinen anerkannt wurde. Trotz der geschlossenen Verständigung der erwähnten Vereine verlief die Wahl für uns abermals erfolglos.

Der Verein beschäftigte sich im Jahre 1904 mit folgenden Gegenständen: Ruderkommando; Seemannsordnung; Dreiwachensystem der Schiffsoffiziere; Befähigungsnachweis für Führer von Seeschleppdampfschiffen; Beseitigung der Haftpflicht der Reeder für nautische Vergehen der Schiffsbesatzung in Kollisionsfällen; Anstellung von II. Schiffsoffizieren auf den Touren dampfern in der Ostsee; Verordnung für die Schifffahrt auf der Unterelbe; Lichterführung vor ihren Ketten und vor Drachen treibender Dampfer; Verordnung über den Befähigungsnachweis für Seeschiffer und Seesteuerleute; Schiffer für kleine Fahrt als Wachthabende auf Seeschiffen; Personenbeförderung zwischen Höften und Schiffen in den Kuhwärder-Häfen und im Kohlenhafen; Postbeförderung im Hamburger Hafen; Sturmwarnungssignale; Signalstation in der Einfahrt der Kuhwärder Häfen; Selbstleuchtende Rettungsbojen; Auslegung des Begriffs »mäßige Geschwindigkeit«.

Zu diesem Thema, weil es allgemeine Interessen behandelt, mag die Stellungnahme des Vereins folgen: Veranlaßt durch das Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts im Kollisionsfalle »Tercia«-»Prosper« beschäftigte sich der Verein im Beisein seines Rechtsbeistandes mit dem Begriff »mäßige Geschwindigkeit« im Sinne des Art. 16, Abs. 1 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897. Die Bark »Tercia« war zur Hälfte mitschuldig an der Kollision gehalten worden, weil ihre Fahrt,  $3\frac{1}{2}$  Seemeilen mit allen Segeln im Top, nach Ansicht des Gerichtes zu schnell gewesen sei. In der Begründung dieser Entscheidung, die sich in der Hauptsache auf das Urteil des Sachverständigen Koldewey stützt, wird, um den Koldewey'schen Standpunkt zu halten, auch der Ausspruch eines Matrosen erwähnt, wonach Segel ohne Einbusse der Steuerfähigkeit hätten weggenommen werden können, um die Fahrt noch weiter zu vermindern. Als Ergebnis einer lebhaften Auseinandersetzung, die dieses Urteil in der Versammlung wachrief, wurde ausgesprochen, daß es unrichtig sei, wenn der Seeschiffer-Verein, wie es anfänglich beabsichtigt wurde, einen Beschluß gegen das Urteil des Oberlandesgerichts herbeiführe. Eine Resolution, in der ausgesprochen werde, daß  $3\frac{1}{2}$  Seemeilen für ein Schiff mit vollen Segeln (also bei geringer Windstärke) in der Nordsee eine Mindest-Geschwindigkeit sei, könne den Verein festlegen, da es immerhin denkbar sei, daß besonders kleine Segler bei flauer Brise noch mit geringerer Fahrt steuerfähig blieben. Trotz dieser Auffassung kam wiederholt unter Berücksichtigung des besonderen hier zur Besprechung stehenden Falles die Ansicht zum Ausdruck, daß im Gerichtsurteil und ebenso im Gutachten die gegenwärtigen Verhältnisse in der Schifffahrt ungenügend berücksichtigt seien, und daß die Entscheidung nur dann erklärlich bleibe, wenn man in bezug auf Fahrtgeschwindigkeit einen Maßstab anlege, wie er vor einigen Jahrzehnten passend gewesen, heute aber durchaus veraltet sei. Sogar das wegen seiner strengen Auffassung über mäßige Geschwindigkeit bekannte Admiralitätsgericht — Herr Dr. Kaemmerer gab mehrere Urteile bekannt — habe als Mindestmaß in den befahrensten Gewässern eine Geschwindigkeit von  $3\frac{1}{2}$  bis 4 Seemeilen festgelegt.

Vor Beendigung dieses Berichtes halten wir es für unsere Pflicht, unseren Mitgliedern, sofern sie sich wegen eines Seeunfalles vor dem Seeamte zu verantworten haben, erneut dringend ans Herz zu legen, vorher mit den Vertrauensmännern des Vereins, die ihnen mit Ratschlägen zur Seite stehen werden, in Verbindung zu treten. Die Vertrauensmänner des Vereins sind: die Herren Kapt. H. Meyer, Deutsche Seewarte; J. Schreiner, Schaarthor 15; C. Schroedter, Stubbenhuk 18; als Ersatz R. Hilgendorf, Schaarthor 15; A. B. C. Voß, Roonstrasse 36.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinbüttel.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 6 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 7.

Hamburg, den 18. Februar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Reform der Strafrechtspflege in Seesachen. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im März 1905. — XII. Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine. — Deutscher Nautischer Verein (7. Rundschreiben). — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Der 36. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins

begann, wie es programmäßig vom Vorsitzenden Herrn Geh. Kommerzienrat Schultze, Oldenburg, vorgesehen war, mit einer den ganzen ersten Tag währenden Beratung über Verwaltungsangelegenheiten, insbesondere über Satzungsänderungen. Die Sitzung wurde mit einem begeistert aufgenommenen Hoch des Vorsitzenden auf den Kaiser eingeleitet. Zu Schriftführern wurden die Herren Drs. Dursthoff, Oldenburg; Gütschow, Hamburg; Boysen, Kiel und Rösing, Bremen ernannt. Zu Vorstandsmitgliedern und ihren Stellvertretern wurden gewählt die Herren: Nolze, Bremen (Reck), Bramslöw, Hamburg (Kümpel), Rabe, Lübeck (Nachtwey), Schultze, Oldenburg (Thyen, Brake), Dr. Soeken, Rostock (Podeus, Wismar), Rodenacker, Danzig (Piper, Stettin) und Schultdt, Flensburg (Sartori, Kiel). Aus diesen Vorstandsmitgliedern wurde Herr Geh. Kommerzienrat Schultze Oldenburg, einstimmig zum Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins und Herr Rabe, Lübeck als sein Stellvertreter gewählt.

\*) Wir verzichten ausdrücklich in dieser Nummer auf die weiteren Verhandlungen des 36. Vereinstages einzugehen, weil doch die Erörterungen über beide Tage keinen Platz finden würden, eine zusammenhängende Berichterstattung aber, wenn sie auch etwas später erscheint, wegen ihrer Übersichtlichkeit den Vorzug vor einer geteilten verdient. D. R.

Im Nachstehenden lassen wir nun, in Übereinstimmung mit dem bisherigen Brauch einen Auszug aus dem Geschäftsbericht des Vorsitzenden über die hauptsächlichsten Ereignisse des verflossenen Jahres folgen\*).

Die Hoffnung, daß nach einer Reihe von ungünstigen Jahren endlich für die Schifffahrt eine entschiedene Wendung zum Besseren eintreten möge, ist leider nicht in Erfüllung gegangen. Soweit bis jetzt zu übersehen, haben sich allerdings für die großen Hamburger und einige andere *Reedereien*, welche feste *Linien* betreiben, die Verhältnisse etwas günstiger gestaltet. Die großen Anstrengungen, welche diese Unternehmungen gemacht haben, um durch Einstellung vorzüglicher neuer Schiffe, durch weitere Ausdehnung des Netzes ihrer Fahrten und sorgsame Beobachtung aller Verkehrs-Interessen jedem ausländischen Wettbewerb die Spitze zu bieten, haben ihre Früchte getragen. Nachdem nun auch der Tarifkampf im Auswanderer-Verkehr nach den Vereinigten Staaten glücklich beendet ist, darf man hoffen, daß die großen deutschen Gesellschaften mit ihren mustergiltigen Einrichtungen einer besseren Geschäftsperiode entgegengehen. Abgesehen von den besseren Ergebnissen einiger Linien-Reedereien ist aber über die Schifffahrt kaum etwas Günstiges zu berichten. Das immer dichter werdende Netz der festen Linien wirkt sogar nachteilig ein auf die in *freier Fahrt befindlichen Dampfer*. Wenn auch nach übereinstimmenden Berichten eine kleine Besserung der



wirtschaftlichen Lage in manchen Teilen der Welt eingetreten ist, so hat der Verkehr doch nicht derartig zugenommen, daß die Nachfrage nach Schiffsraum eine Aufbesserung der Raten herbeiführen konnte. Im Gegenteil, die Frachtraten sind durchschnittlich niedriger gewesen als im Vorjahre, und viele unserer Reeder haben auf Gewinn verzichten oder gar mit Verlust abschließen müssen. So wird z. B. von Danzig berichtet: »Die Lage unserer Seeschifffahrt im vergangenen Jahre war schlechter als in irgend einem vorhergehenden; außer den allgemein ungünstigen Verhältnissen für die Reederei beschränkte unseren Umsatz besonders der niedrige Wasserstand unserer Hauptzufuhrstraße. Der Holzhandel insbesondere war aus diesem Grunde sehr klein, ebenso waren die am Wasser belegenen Zuckerfabriken außerstande, ihre Waren hierher zu senden, und ebenso war die Verladung von Kohlen auf den Wasserstraßen unmöglich. Dies wurde allerdings teilweise durch ein starkes Waggongeschäft ersetzt, so daß der Import britischer Kohlen zum mindesten nicht kleiner geworden sein dürfte, — alles in allem wird aber unsere Reederei recht ungünstig abschneiden.« Ähnlich lauten die Berichte von anderen Plätzen. Der beispiellos niedrige Wasserstand der Ströme hat sowohl die Einfuhr als die Ausfuhr erheblich eingeschränkt und damit einen Druck auf die Seefrachtraten ausgeübt, sowie die Binnenschifffahrt geradezu in Not gebracht.

Die niedrigen, oft verlustbringenden Raten für Dampfer in freier Fahrt und die drückenden Charter-Bedingungen, welche den Reedern auferlegt werden, haben neuerdings den *Schutzverein Deutscher Reeder* veranlaßt, durch gemeinsames Vorgehen auch mit den Reedereien anderer Länder eine Besserung herbeizuführen. Es ist nicht zu verkennen, daß die Durchführung solcher Bestrebungen große Schwierigkeiten bietet, aber im Interesse der deutschen Reedereien ist ihnen der beste Erfolg zu wünschen. Da der Schutzverein Deutscher Reeder seinen Mitgliedern große Vorteile bietet, sollte kein Reeder im eigenem wie im allgemeinen Interesse es versäumen, dieser Vereinigung beizutreten.

Sodann hat der *Krieg in Ostasien* die Interessen der neutralen Schifffahrt geschädigt. Wenn auch einzelne Reedereien durch gewinnbringende Frachtabschlüsse oder durch den Verkauf älterer Dampfer große Vorteile errungen haben, so wird dadurch doch der Nachteil nicht aufgewogen, welchen der Krieg für den Welthandel und die Schifffahrt im Gefolge hat. Die Maßregeln der Kriegführenden gegen neutrale, dem friedlichen Handel dienende Schiffe waren so rigoros und die Auslegung des Begriffes Kriegskontrebande war so weitgehend, daß Handel und Schifffahrt in den ostasiatischen Gewässern, auch dort wo keine Blockade bestand, vollständig der Unsicherheit preisgegeben waren.

Mit großer Besorgnis blicken auch die deutschen Reeder auf diese unerfreulichen Vorgänge, und es wird auf dem Vereinstage, mehrfacher Anregung entsprechend, diese Frage des Völkerrechts einer eingehenden Erörterung unterzogen werden.

Die schwer bedrängte *Segelschifffahrt* hat sich zu einer internationalen Union zusammengeschlossen und durch Festlegung von Minimal-Raten versucht ihre Lage aufzubessern. Etwa 80 pZt. der deutschen, englischen und französischen Reeder sind dieser Union beigetreten, und es haben sich auch die günstigen Wirkungen dieses Zusammenschlusses schon gezeigt, besonders in einer Aufbesserung der Getreidefrachten von Californien und der Salpeterfrachten von Chile. Die Raten sind aber einstweilen so niedrig normiert, daß sie den meisten Reedern noch keinen Gewinn bringen. Einer unserer Vereine an der Weser berichtet, daß nur wenige Segelschiffs-Reeder das Vorjahr ohne Verlust abschließen konnten, viele aber mit erheblichem Defizit gearbeitet haben, während manche sich entschlossen, ihre Schiffe trotz der sehr niedrigen Preise zum Verkauf zu bringen.

Besonders ungünstig gestaltete sich aber die Frachtlage für die in der Nord- und Ostseefahrt beschäftigten *kleineren Segelschiffe*. Diese sind durch Dampfer und Seeleichter fast ganz aus der früher lohnenden Holzfahrt verdrängt, und es ist auch wenig Aussicht auf Besserung vorhanden. Für die gesamte Segelschifffahrt fällt noch erschwerend ins Gewicht, daß die stetig steigenden Versicherungs-Prämien für diese Schiffe die Betriebsausgaben bedeutend erhöhen. Es ist nicht zu verkennen, daß die traurige Lage der Segelschiffs-Reederei die nautischen Kreise mit Sorge erfüllen muß. Abgesehen von der bedauerlichen Tatsache, daß durch den Rückgang und die Entwertung der Segelschiffs-Flotte viel einstmals blühender Wohlstand vernichtet wird, verliert zugleich unsere wachsende Handelsmarine die unentbehrlichen Ausbildungsstätten für unsere Seeleute. Es ist deshalb zu hoffen, daß durch den Zusammenschluß der Reeder eine weitere Befestigung der Raten herbeigeführt und dieser wichtige Teil der Seeschifffahrt wieder gekräftigt wird. Ob auch die notleidende kleine Schifffahrt etwa durch genossenschaftlichen Zusammenschluß in die Lage gebracht werden könnte, den Kampf ums Dasein zu bestehen, — die Frage möchte auch der Erörterung wert sein.

Die *deutschen Werften* klagen nach wir vor darüber, daß die Preise für Neubauten außerordentlich gedrückt seien. Immerhin war die Beschäftigung im Berichtsjahre etwas größer als im Vorjahre. Es wurden in Deutschland 149 Schiffe mit im ganzen 202 197 Registertons vom Stapel gelassen, gegen 120 Schiffe mit 184 494 Registertons im Vorjahre. Die Zahlen der Jahre 1901 und

1902 sind damit aber noch nicht wieder erreicht worden. Im 2. Halbjahr 1904 hat die Beschäftigung auf den deutschen Werften etwas zugenommen, und es wurden den Werften viele Bestellungen auf größere Dampfer gegeben, wozu die billigen Preise jedenfalls Veranlassung gegeben haben. Neuerdings scheinen die Preise für Schiffbaumaterialien sich in steigender Richtung zu bewegen, und es ist sehr leicht möglich, daß nach Beendigung des ostasiatischen Krieges infolge der notwendig werdenden großen Erneuerungsbauten für die betr. Flotten die Werften ausreichend beschäftigt und damit höhere Preise für Schiffe eintreten werden. Es fragt sich dabei allerdings, ob die Frachtraten nach Beendigung des Krieges in dem Maße steigen werden, daß die Reeder in der Lage sind, höhere Preise für Schiffe anzulegen. Sollte die gegenwärtige gedrückte Lage des Frachtenmarktes anhalten, so würde die natürliche Folge eintreten, daß der Schiffbau eingeschränkt wird.

Die außerordentliche Fürsorge, welche die Gesetzgebung unseren Schiffsteuten angedeihen läßt, hat leider bei diesen wenig Dank und Anerkennung gefunden. Auch die neue Seemannsordnung hat das Verhältnis der Mannschaft zu ihren Vorgesetzten an Bord nur noch ungünstiger gestaltet und in manchen Fällen zur Lockerung der für Menschenleben und Eigentum durchaus notwendigen Disziplin beigetragen. Die deutsche Handelsmarine würde die ihr durch die neue Gesetzgebung auferlegten Lasten leichter tragen, wenn sie damit zum besseren Einvernehmen mit den Schiffsteuten gelangen könnte. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß die großen sozialpolitischen Lasten, welche den Reedern auferlegt sind, uns den Wettbewerb mit der Reederei des Auslandes ungemein erschweren, und es muß von diesem Gesichtspunkte aus wohl erwogen werden, ob eine noch größere Belastung unseres Gewerbes nicht schließlich zur Einschränkung der Arbeitsgelegenheit führen muß. Besonders für die tatsächlich notleidende kleine Schifffahrt werden neue Lasten dieser Art unerträglich sein. Die Verlängerung der Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber erkrankten Personen der Schiffsbesatzung, die im vorigen Jahre in Kraft getreten ist, hat dem Reeder erheblich höhere Lasten auferlegt, als dem Arbeitgeber auf dem Lande. Dazu kommen jetzt noch die gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung, welche im Kaiserl. Gesundheitsamte ausgearbeitet werden.

Wie in früheren Berichten, so sei auch in diesem Jahre nach den Listen des Germanischen Lloyd eine Zusammenstellung der Seeschäden deutscher Schiffe, verglichen mit den Vorjahren, gebracht:

	1904		1903		1902	
	Zahl der Schiffe	bei Dampfern Brutto- bei Seglern Netto- Raumgehalt Reg.-T.	Zahl der Schiffe	Netto-Raumgehalt Reg.-T.	Zahl der Schiffe	Netto-Raumgehalt Reg.-T.
Beschädigungen:						
Dampfer	504	1 155 505	486	1 190 069	411	984 734
Segler	127	103 371	129	125 726	112	89 402
Totalverluste:						
Dampfer	21	41 890	23	21 098	23	38 162
Segler	16	10 399	28	11 795	37	18 367

Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 betrug:

	Dampfer		Segler und Leichter		Zusammen	
	Zahl	Raumgeh. N.-R.-T.	Zahl	Raumgeh. N.-R.-T.	Zahl	Raumgeh. N.-R.-T.
1903/04	13943	3894309	18095	1095978	32038	4990287
gegen						
1902/03	14289	3586358	17721	987476	32010	4573834
1901/02	12554	3416337	17607	868964	30161	4285301
1900/01	12269	3498292	16776	792802	29045	4282094
1899/00	11277	2748918	15002	739849	26279	3488767
1898/99	11005	2467839	14811	650001	25816	3117840
1897/98	9306	1927946	13712	541849	23108	2469795
1896/97	8287	1407435	11673	441023	19960	1848458
1895/96	7531	1140578	9303	365403	16834	1505981

Die Zahl der Schiffe ist also gegen das Vorjahr um 28 und die Zahl der Registertons um 416453 gestiegen, also um 9,10 pCt. des Raumgehalts gegen 6,73 pCt. im Vorjahre.

Wie in früheren Jahren seien auch hier Angaben über die Beteiligung der Flaggen an diesem Verkehre im Jahre 1903/04 gemacht: die deutsche Flagge stand mit 83,33 pCt. der Schiffszahl und 59,20 pCt. des Raumgehalts, gegenüber 85,41 und 62,11 des Vorjahres an der Spitze. Im übrigen waren beteiligt:

		nach Raumgehalt	nach Schiffszahl
die belgische	Flagge	0,18 pCt.	0,09 pCt.
britische	"	9,01 "	1,79 "
dänische	"	10,17 "	4,87 "
französische	"	0,09 "	0,05 "
niederländische	"	5,54 "	3,71 "
norwegische	"	3,32 "	1,03 "
russische	"	6,35 "	1,28 "
schwedische	"	5,69 "	3,74 "
sonstige	"	0,45 "	0,11 "
Die Gesamt-Einnahmen betrugen		2 481 682,36 Mk.	
Die Gesamt-Ausgaben betrugen		2 423 857,86 "	

Es ist also ein Überschuß von 57 824,50 Mk. erzielt worden und zwar zum ersten Male seit Bestehen des Kanals, während im Vorjahre sich noch ein Fehlbetrag von 225 586,55 Mk. ergab.

## Die Reform der Strafrechtspflege in Seesachen.

Heutzutage verlangt jeder Stand seine eigenen Sondergerichte. Den Gewerbergerichten sind diesem Drängen entsprechend die Schiedsgerichte in

Unfallssachen, diesen neuerdings wieder die Kaufmannsgerichte gefolgt. Bei dieser Tendenz zu Sondergerichten nimmt es mich Wunder, daß der

Seemannsstand noch nicht energischer als bisher auf eine fachmännischere Beurteilung seiner Handlungen gedrungen hat. Drei Behörden strecken ihren Arm über den Seemann: das Seeamt, das Seemannsamt und die Strafgerichte. Während man nun den ersteren beiden Ämtern, mag man im Einzelnen auch über ihre Erkenntnisse denken wie man will, doch einen Mangel an fachmännischer Besetzung nicht wird vorwerfen können, ist bei den Strafgerichten, in deren Hand doch die Entscheidung über die vitalsten Interessen des Seemanns; über seine Freiheit, Ehre und Carriere gelegt ist, das gleiche leider nicht zu behaupten. Vielmehr liegt die strafrechtliche Verfolgung der spezifisch seemännischen Delikte mehr im Argen, als wohl irgend ein anderer Zweig der Strafrechtspflege. Deshalb dürfte es aber auch bei der jetzt zur Beratung innerhalb der Reichsregierung stehenden Reform des Strafprozesses dringend geboten sein, auf diesem Gebiete Reformen zu verlangen, welche dem Seemann eine gerechtere Würdigung seiner Handlungen gewährleisten, als dies bisher möglich war.

Wird heute im deutschen Küstengebiet oder auf dem Revier der deutschen Flüsse die Kaiserliche Verordnung oder die Seemannsordnung übertreten, oder fällt dort innerhalb des Seefahrtsbetriebes eine fahrlässige Körperverletzung oder Tötung vor, so sind zur strafrechtlichen Ahndung zuständig die Gerichte des Tatortes und des Wohnortes des Täters. Die Letzteren scheiden schon praktisch völlig aus, da bei der bunten Zusammensetzung unserer heutigen seemännischen Bevölkerung, bei dem großen Prozentsatz binnenländischer Elemente, die Gerichte des Wohnortes oft weit ab von der See liegen und den zu beurteilenden Dingen ganz fern stehen. Das Gericht des Wohnortes sucht deshalb erfahrungsgemäß die Verfolgung von sich ab- und dem Gerichte des Tatortes zuzuschieben.

Als Gerichte des Tatortes kommen in Betracht die Schöffengerichte und Strafkammern. Nun sind aber die Schöffengerichte, denen die einzelnen Strecken der deutschen Küste, der Elbe, der Weser u. s. w. unterstehen, zwar im Uferbezirk gelegen, aber infolge ihrer Kleinheit und Bedeutungslosigkeit einerseits und andererseits wegen der glücklicherweise relativen Seltenheit der seemännischen Strafprozesse auf die Beurteilung solcher Fälle absolut nicht eingerichtet. Die Strafkammern, die zuständig sind, liegen aber sehr häufig im Inneren des Landes, so untersteht z. B. ein großer Teil der Untereibe, nämlich die ganze hannoversche Seite den Strafkammern in Lüneburg und Stade. Die Strafkammern sind besetzt mit fünf Landrichtern. »Landrichtern« auch in dem Sinne, daß ihnen jegliche Erfahrung von dem Leben auf der See, jeglicher Einblick in den Seefahrtsbetrieb vollständig abgeht. Wie sollen nun diese Gerichte auch bei dem allerbesten

Willen, den man gewiß bei ihnen voraussetzen darf, ein der Sache wirklich gerecht wordendes Urteil über die vitalsten Interessen eines deutschen Seemanns fällen können. Wie kann man von ihnen erwarten, daß sie ein Herz für die mannigfachen Leiden und Schwierigkeiten des Seemanns haben? Man stellt da wirklich den Richtern eine Aufgabe, die zu erfüllen sie nicht im stande sind. Die Folge ist, daß die ihrer Aufgabe nicht gewachsenen Richter an dieselbe mit einer Zaghaftheit und Unlust herantreten, die dem Angeklagten nicht entgegen kann und ihn ganz mutlos machen muß.

Ein Beispiel für viele mag das illustrieren. In X., einem kleinen Örtchen an der Untereibe hält das Schöffengericht eines Tages Sitzung. Der Vorsitzende ein alter Amtsgerichtsrat, die Schöffen zwei Hofbesitzer, also Bauern, die mehr als ihre Dorfschulbildung nicht mitbringen; als Amtsanwalt fungiert der schon recht bejahrte Bürgermeister des keine 2000 Seelen zählenden Fleckchens. Nachdem man stundenlang darüber hin und her debattiert hat, ob ein Landstreicher gebettelt, ob ein Fuhrwerksbesitzer seine Wagenlaternen nicht vorschriftsmäßig bei Sonnenuntergang angezündet hat, soll nun dieses so besetzte Gericht plötzlich darüber befinden, ob — wie das Seeamt irriger Weise angenommen hatte — der Kapitän eines Hamburger Seedampfers bei einer zufällig im Bezirk des Schöffengerichts zu X. auf der Untereibe stattgehabten Kollision der Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß auf See zuwider gehandelt hat. Das Resultat eines solchen Verfahrens ist dann auch, daß der Amtsrichter dem Kapitän rät, auf die Vernehmung des von ihm zu seiner Entlastung als Zeugen geladenen, aber nicht erschienenen Lotsen zu verzichten, da »das Gericht wohl nicht zu einem anderen Resultat kommen könne als das Seeamt«, und daß das Gericht dann allem, was der Kapitän zu seiner Verteidigung vorbringt, ein beharrliches »Das Seeamt hat die Sache geprüft und seiner Meinung schließen wir uns an« entgegensetzt. Und der Kapitän, der nun natürlich verurteilt wird, geht nach Hause mit dem bitteren Gefühl, daß er ohne Würdigung der Sache verurteilt ist, und daß er sich die Reisekosten von Hamburg nach X. ebensogut hätte sparen können.

Nicht viel anders liegt die Sache aber bei den Strafkammern. Eine Vorbildung in den nautischen Anfangsgründen geht den Strafrichtern zumeist völlig ab. Sie müssen sich daher fast immer auf das Gutachten Sachverständiger verlassen. Diese völlige Abhängigkeit der Richter von den Sachverständigen ist aber weder dazu angetan, das Ansehen des Gerichts zu erhöhen noch dem Angeklagten sein Recht werden zu lassen. Häufig ist der hinzugezogene Sachverständige, welcher hiernach der wahre Richter ist, mit der Angelegenheit schon in



anderer Eigenschaft als Hafeninspektor, als Vorgesetzter des Lotsen u. s. w. befaßt gewesen und kommt schon mit einem fertigen Urteil an. Häufig ist auch das Verfahren ausschließlich auf Grund des Gutachtens des Sachverständigen eröffnet worden, das nachher in der Hauptverhandlung die Meinungen der Richter leitet, während nach dem Geist der Strafprozeßordnung nicht dieselben Köpfe, die das Verfahren eingeleitet und instruiert haben, auch das Urteil finden sollen. Eine Ablehnung solcher Sachverständigen hat selten Erfolg. Selten gelingt es der Verteidigung, durch die Vorladung anderweitiger Sachverständigen — die übrigens eine kostspielige Sache und dadurch nicht jedem Angeklagten möglich ist — eine Umstimmung des Gerichts herbeizuführen. So bietet denn auch in der Strafkammer die Behandlung nautischer Delikte ein so wenig erfreuliches Bild, daß selbst billig denkende Richter großer Gerichte mir nicht verhehlt haben, daß sie an die Behandlung solcher Fälle nur höchst ungern herangehen.

Eine Abhilfe in diesen unerfreulichen Verhältnissen läßt sich meines Erachtens nun nicht dadurch herbeiführen, daß man besondere Seemannsgerichte schafft. Denn diese wären nicht lebensfähig, weil die Strafsachen gegen Seeleute glücklicherweise nicht allzu zahlreich sind. Auch empfiehlt es sich nicht, die Strafgerichtsbarkeit den Seeämtern zu übertragen. Denn damit würde man den Charakter dieser Behörden, und zwar jedenfalls nicht zu ihrem Vorteil, verändern. Wünschenswert erscheint es dagegen, die Seestrafrechtspflege mehr zu zentralisieren und den ordentlichen Gerichten in einigen großen Seeplätzen zuzuweisen. Die Organisation der Seeamtsbezirke könnte darin vorbildlich sein. Aber damit ist noch nicht genug geschehen. Eine fachmännische Beurteilung in nautischen Strafsachen

läßt sich meines Erachtens nur dadurch gewährleisten, daß man diese Sachen den Strafkammern und Schöffengerichten entzieht und den Kammern für Handelssachen überträgt. In diesen Gerichtskörpern ist durch die beiden Kaufleute für die Geltendmachung praktischer Gesichtspunkte von vornherein gut gesorgt. Dann haben aber auch die Kammern für Handelssachen in den größeren Seeplätzen, man denke nur an diejenigen der Hansestädte, schon an sich eine gute Erfahrung in Seesachen durch die häufige Beschäftigung mit Zivilprozessen auf Entschädigungen aus Kollisionen und Seeunfällen, mit Borgungs- und ähnlichen Sachen. Endlich trifft der § 114 des deutschen Gerichtsverfassungsgesetzes vom 27. Januar 1877 ausdrücklich eine Bestimmung, von der leider bisher viel zu wenig Gebrauch gemacht worden ist, daß nämlich an Seeplätzen *Handelsrichter* auch aus den *Kreisen der Schiffahrtskundigen* ernannt werden können. Wählt man dementsprechend seebefahrene Leute zu Handelsrichtern und läßt eine oder mehrere mit solchen besetzte Kammern über alle Zivil- und Strafsachen, die auf nautischem Gebiet liegen, urteilen, dann ist meines Erachtens der durchaus begründete Wunsch nach »Einer besseren Rechtsprechung für den Seemann« so gut erfüllt, wie dies unter unseren heutigen Verhältnissen möglich ist.

Ich möchte daher diesen Vorschlag allen Interessenten dringend zur Erwägung stellen, wobei ich nicht unerwähnt lassen will, daß die bei Durchführung derselben erforderlichen Änderungen der Strafprozeßordnung nur geringfügige sind, und daß nichts im Wege stünde, auch im Reichsgericht die Revisionen in Seesachen demjenigen Senat mit zu überweisen, der heute schon ausschließlich die Revision in Zivilseesachen behandelt.

Hamburg, im Febr. 1905.

Dr. Paul Ehlers.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

### 3) Zeitpunkt des Ablaufs einer Time-Charter.

Der Kläger hatte den schwedischen Dampfer »Uno« gegen eine monatlich im voraus zahlbare Fracht von £ 325 auf die Dauer von vier Kalendermonaten, beginnend von dem Tage, an dem ihm der Dampfer in Calais zur Verfügung gestellt würde, gechartert. Der Dampfer sollte in einem Hafen der Ostsee, dessen Wahl dem Kläger freistand, zurückgeliefert werden. Eine Verlängerung der Frachtzeit durch einseitige Erklärung des Klägers war nicht vorgesehen. Es war aber bestimmt, daß die Hire auch vom Zeitpunkt des Ablaufs der Charter bis zur Rücklieferung des Dampfers bezahlt werden sollte. Am 3. Oktober 1900 lief die Charter ab. Der Kläger hatte so disponiert, daß der Dampfer

Ende September in Glasgow sein mußte. Eine Anfrage bei dem Reeder, ob der Dampfer hier zurückgegeben werden könne, wurde abschlägig beschieden. Darauf vorfrachtete der Kläger den Dampfer nochmals am 28. September zur Beförderung einer Ladung Kohlen von Glasgow nach Sonderburg, um hier das Schiff dem Reeder wieder zur Verfügung zu stellen.

Zur Ausführung dieser Reise kam es aber nicht, da sich der Kapitän auf Weisung des Reeders weigerte, die Kohlenladung einzunehmen. Der Kläger erblickte darin einen Bruch der Charter, für den er den Reeder schadenersatzpflichtig machte. Dieser wandte ein, daß die Ausführung der Reise von Glasgow nach Sonderburg notwendig eine

Überschreitung der festgesetzten Charterzeit im Gefolge gehabt haben würde, worauf er sich nicht habe einzulassen brauchen.

Das Landgericht zu Hamburg erkannte auf Abweisung der Klage, das Oberlandesgericht aber zugunsten des Klägers. Das Reichsgericht hat es dabei belassen.

Bei Zeitfrachtverträgen entspricht es im allgemeinen dem übereinstimmenden Willen der Vertragsschließenden, daß dem Charterer das Schiff für den ganzen Zeitraum, für den es ihm zur Ausführung von Frachtreisen überlassen ist, zur gewinnbringenden Benutzung zur Verfügung stehen soll, wie er auch für diesen ganzen Zeitraum die festgesetzte Gebühr zu entrichten hat. Daß auch bei vollkommen vertragstreuer Haltung der Parteien und gewissenhafter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen die Rücklieferung des Schiffes in dem bestimmten Hafen sich über den Zeitraum, auf den die Charter lautet, verzögern kann, ist in den Verhältnissen des Seeverkehrs begründet, und die Parteien haben diesen Umstand im vorliegenden Falle durch die Vereinbarung berücksichtigt, daß von dem Zeitpunkt des Ablaufs der Charter bis zur tatsächlichen Rücklieferung eine entsprechende

Vergütung nach Maßgabe der festgesetzten Hire geleistet werden sollte. Bei dieser Sachlage und dem Umstande, daß die Charter erst mit dem Ablaufe des 3. Oktober zu Ende ging, ist der Auffassung des Oberlandesgerichts beizutreten, daß der Kläger innerhalb des Bereiches der ihm nach dem Vertrage zustehenden Befugnisse gehandelt hat, als er den am 28. September in Glasgow erwarteten Dampfer unter Festsetzung einer Ladezeit von 36 Stunden zu einer neuen Reise nach dem Ostseehafen Sonderburg, wo die Rücklieferung nach dem Vertrage erfolgen sollte, verfrachtet hat. Nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge wäre durch die Ausführung dieser Reise keine so erhebliche Verzögerung der Rücklieferung des Schiffes eingetreten, daß die Reise durch die bereits erwähnte Vereinbarung in der Charter nicht mehr gedeckt wurde. Die Weigerung des Beklagten, den Dampfer für diese Reise herzugeben, stellt sich demnach als unberechtigt und als ein Eingriff in das Recht des Klägers dar, der den Beklagten zum Schadenersatz verpflichtet.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 19. Dezember in Sachen Trio v. Compagnie maritime. Rep. I. 366/04.

## Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im März 1905.

Von Prof. Dr. E. Herrmann.

**1. bis 5. März.** Über dem östlichen und über dem westlichen Teile des Ozeans liegen in den mittleren Breiten zwei Hochdruckgebiete, zwischen denen sich eine Einsenkung des Luftdruckes befindet. Näher an den europäischen Küsten sind die Winde zunächst noch meist nördlich, weiter westwärts südlich und südwestlich und über den östlichen Meeresteilen zwar veränderlich, doch vorwiegend nördlich.

**6. bis 11. März.** Die mittleren Breiten des Ozeans werden von zum Teil sehr tiefen Depressionen durchzogen. Während über dem östlichen Teile des Ozeans die südwestlichen Winde überwiegen und in niedrigeren Breiten meist westliche Winde vorherrschen, sind die Winde in den mittleren Breiten sonst veränderlich, stellenweise auch östlich und sehr stürmisch.

**12. bis 15. März.** Ein Hochdruckgebiet befindet sich nördlich von Westindien, ein zweites über Westeuropa; zwischen diesen erstreckt sich eine Einsenkung des Luftdruckes von Neufundland bis gegen Nordwestafrika hin. So sind die Winde über dem östlichen Ozean meist südlich und südöstlich, in den mittleren Breiten des westlichen Ozeans veränderlich, in dessen niedrigeren Breiten westlich.

**16. bis 31. März.** Die mittleren Breiten des Ozeans gehören einer Depressionszone an und werden von zum Teil sehr tiefen Minima durchzogen. Es herrscht daher vielfach sehr stürmisches Wetter auf den Schiffswegen. In den höheren Breiten wehen vielfach östliche, in den niedrigeren westliche Winde, während zwischen diesen beiden Windgebieten die Windrichtung sehr veränderlich ist.

## XII. Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### I. Tag.

**Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seestenerleute.** Der Referent, Herr Fröyer, als Vorsitzender des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg, stellt zunächst Vergleiche zwischen dem § 10 der alten und § 7a bzw. § 4 der beiden neuen (Hier ja wiederholt besprochenen. D. R.) Bekanntmachungen des Bundesrats und kommt zu dem Ergebnis, daß die Nichttauchungs-

fähigkeit der Fahrzeit in Küstenfahrt für Steuerleute, zur Schifferprüfung zugelassen werden zu können, sehr nachteilig sowohl für die Steuerleute selbst wie auch für die Ostseereeder sei. Gehen doch die jungen, strebsamen Schiffsoffiziere von dieser Küstenfahrt zurück, und die Reeder der größeren Schiffe werden voraussichtlich den Tag erleben müssen, an welchem sie jüngere strebsame Schiffsoffiziere nicht mehr bekommen und ihre Schiffe nicht mehr in vor-

beschriebener Weise besetzen können. Ferner sei zu überlegen, welche Folgen dieser Zustand für die Schiffsführer nach sich ziehen wird, da jeder strebsame Offizier, der das Schifferpatent noch nicht erworben hat, die Schiffe in der Küstenfahrt meiden wird. Alle Schiffsoffiziere dieser Art werden dann der kleinen, mittleren und großen Fahrt zuströmen, die aber schon hinreichend mit Schiffsoffizieren aller Kategorien versehen ist, so daß ein Überangebot von Schiffsoffizieren stattfinden wird, welches auf die Dauer zu Beschäftigungs- und Verdienstlosigkeit eines großen Teiles der Schiffsoffiziere führen wird. Dies muß naturgemäß dazu führen, daß die Reederei den Schiffsoffizier niedriger bewertet und sein Einkommen dementsprechend herabsetzt, und ein Proletariat schlimmster Art geschaffen werden wird.

Redner stellt hierauf folgenden Antrag\*):

*„Da auf Schiffen von 400 cbm Brutto-Raumgehalt und mehr in der Küstenfahrt nach § 4 der Bekanntmachung, betreffend Besetzung der Kauffahrteischiffe usw., ein Schiffsoffizier vorgeschrieben ist, so muß diesem auch das Recht eingeräumt werden, damit Fahrzeit für das Schifferexamen zu gewinnen. Da ferner die Fachkenntnis in dieser Fahrt in genügender Weise vervollkommen werden kann, so erscheint es auch gerechtfertigt, diese Fahrzeit anzurechnen. Außerdem muß die Wirkung des § 7 der Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer usw., für Schiffsoffiziere sowohl wie auch für die Reeder der Ostsee als so verhängnisvoll bezeichnet werden, daß es sehr wünschenswert erscheint, in diesem Paragraphen unter a hinter den Worten „in kleiner Fahrt“ einzuschalten „und in Küstenfahrt“.*

An diese Ausführungen knüpft sich eine anregende lebhaft geführte Aussprache, die insbesondere dadurch gekennzeichnet wird, daß alle Redner auf dem Boden des Antrages stehen. Nachdem die Herren Kornmehl, Bremerhaven, Hilgenhof, Hamburg, Doebl, Danzig, Bening, Stettin und Nachtwey. Lübeck gesprochen hatten, vertrat Herr Geh. Regierungsrat Schrader (Reichsprüfungsinspektor) die Ansicht, daß von den Rednern die Seemannschaft zu sehr in den Vordergrund gestellt sei, und weist nach, was Veranlassung zu dem Erlaß gegeben habe. Es seien zunächst die geringen Beobachtungen gewesen, die die Prüflinge, die in der Ostseefahrt gewesen waren, aufzuweisen hatten. Redner gesteht zu, daß eine gewisse Härte in der Verfügung liegt. Bevor der alte Zustand hergestellt werde, sei zu erwägen, ob sich nicht ein anderer Modus finden lasse; vielleicht könnten 12 Monate der Küstenfahrt in Anrechnung gebracht werden. Auf dem Dispensationswege sei die Härte in den Bestimmungen noch immer beseitigt worden.

Nachdem noch die Herren Lünig, Flensburg und Nachtwey für den Antrag gesprochen hatten und der Auffassung des Herrn Regierungsvertreters entgegengetreten waren, wandte sich der Referent gegen die Idee, nur einen Teil der Fahrzeit anzurechnen; hauptsächlich mit der von Zustimmung begleiteten Bemerkung, daß damit die Fahrzeit in der Küstenfahrt als minderwertig stigmatisiert und den Steuerleuten in dieser Fahrt, obgleich sie gewissermaßen ein Opfer brachten, wenn sie dort fahren, nicht die Anerkennung gezeigt werde, auf die sie berechtigten Anspruch hätten. Der Antrag des Referenten wurde einstimmig angenommen.

**Abgrenzung der Fahrten.** Der Referent, Herr Navigationslehrer Doebl, analysiert die einzelnen Fahrten: Nahfahrt, Küstenfahrt, Kleine Fahrt und kommt nach eingehender Darstellung zu dem Ergebnis, daß die Grenzen, wie sie die Bekanntmachung des Bundesrats zieht, nicht scharf genug

für die Praxis gekennzeichnet seien. Da der Begriff »Nahfahrt« auch »als Tagesfahrt in See auf eine Entfernung von 50 Sm vom Beginn der Seegrenze« charakterisiert ist, entstehe die Frage: ob es denn auch unter Nahfahrt falle, wenn ein Schiff in lauter Tagesfahrten zwischen Häfen in einer Entfernung von weniger als 50 Sm von einander, fahre; eine Ausnahme, die in der Ostsee verwirklicht werden könne. Es würde unter diesen Umständen ein Schiffer mit dem Patente für Küstenfahrt, wenn sein Schiff einen Brutto-Raumgehalt von mehr als 200 cbm. hat, in die Befugnis eines Schiffers auf kleine Fahrt eintreten, und sollte es größer als 400 cbm sein, so tritt er sogar mit dem Schiffer auf große Fahrt in Konkurrenz und ist seine Berechtigung besser als die eines Schiffers auf kleine Fahrt, was in dem Gesetze wohl nicht berücksichtigt sein kann. In Bezug auf die »Küstenfahrt« stellt der Referent zunächst die bekannten drei scharf begrenzten Bezirke für diesen Begriff fest und fragt ob jeder Bezirk als Ganzes aufzufassen sei und ob jede einzelne Reise in einem der drei Bezirke liegen müsse. So würde eine Reise von Gothenburg nach Helsingborg in den Bereich der Küstenfahrt fallen, während eine Reise von dort nach Helsingör zur kleinen Fahrt gehört. Wiederum erscheint es aber fraglich, ob bei Feststellung der Grenzen des ersten Bezirks, nicht doch auch die dänischen Inseln, die eigentlich im zweiten Bezirk liegen, mit einbegriffen sein sollen, da doch als nördlichster Abschluß desselben Fredrikshaven und Kattegat zugelassen ist. Man kann aber von den deutschen Küstenplätzen nicht nach Fredrikshaven gelangen, ohne die dänischen Gewässer zu passieren. Auch Fredrikshaven liegt sowohl im ersten wie im zweiten Bezirk. Auch hinsichtlich der »kleinen Fahrt« hat die Praxis gezeigt, daß der Begriff der einzelnen Reisen genauer festgestellt werden müsse. Als was gelte die Fahrt, wenn die Reisen teils in der Küsten-, teils in der kleinen Fahrt stattgefunden hätten? Auch hierüber sei eine authentische Interpretation dringend notwendig.

Der Korreferent, Herr Kapt. Bening, Stettin führt Fälle an, wo Kapitäne ihre Reise ohne Steuermann in der Annahme zurückgelegt haben, daß sie nach der Bekanntmachung über den Begriff »Nahfahrt« zu diesem Vorgehen berechtigt seien. Die Behörden vertreten diese Auffassung nicht; eine endgültige Entscheidung stehe noch aus. Es handelt sich um Tourenschiffe auf regelmäßigen Reisen von Stettin nach Stralsund, von dort nach Wismar, dann nach Lübeck und in umgekehrter Reihenfolge zurück nach Stettin. Die Fahrten über See von der Seegrenze sind unter 50 Sm und werden am Tage gemacht. Hierauf wendet sich der Redner zur Berechtigung der Führung von Schiffen mit Passagieren in der Nahfahrt und Küstenfahrt. Der Schiffer auf Küstenfahrt kann in der Nahfahrt nach § 3 des Gesetzes vom 16. Juni 1903 Schiffe aller Größen fahren, sobald diese nicht zur Beförderung von Reisenden dienen. Nach § 4 kann er Schiffe von weniger als 200 cbm Brutto-Raumgehalt auch in der Küstenfahrt führen, wenn sie nicht zur Beförderung von Reisenden dienen. Also sobald Reisende in Frage kommen, ist der Schiffer auf Küstenfahrt nicht befugt, ein Schiff zu führen. Auf unserm Revier: Oder, Haff oder dessen Ausflüsse, werden Passagierschiffe von Schiffen geführt, die ein Prüfungszeugnis vom Lotsenkommandeur in Stettin und Swinemünde erhalten. Es sind dies vielfach frühere Kahnschiffer, die unser Revier jedoch gut kennen. Diese Leute werden im Seestraßenrecht und den Polizeibestimmungen befragt, und wenn sie Bescheid wissen, erhalten sie ein Prüfungszeugnis, dessen Erlangung das Vorhandensein ganz geringfügige Anforderungen in praktischer Beziehung voraussetzt, jedenfalls aber geringere Ansprüche stellt, wie sie vom Küstenschiffer gefordert werden.

Hierzu äußert sich in eingehender Weise Herr Geh. Rat. Dr. Schrader indem er darauf hinweist, daß das Reichsamt

\*) Die vom Verbands angenommenen Anträge werden in Kursivschrift mitgeteilt.



des Innern sich auch mit dieser Frage beschäftige und sie eingehender Beratung unterziehe. Doch lägen dabei Schwierigkeiten vor, die sich so rasch nicht beseitigen ließen. Im Allgemeinen gelte aber das Prinzip, daß bei Fahrten, die die räumlichen Grenzen der Küstenfahrt überschreiten, die Kleinfahrt in Anrechnung komme. In dem von Kapt. Bening angeführten Fall habe das Reichsamt nicht mitzusprechen. Es handle sich hier um eine von der Polizeidirektion Stettin auf Grund ihrer Befugnisse erlassene Verfügung — und diese unterstehe daher der königlich preussischen Regierung.

Der folgende im Anschluß an diese Ausführungen vom Korreferenten gestellte Antrag wurde einstimmig angenommen:

*„Der Verband ersucht den Herrn Reichskanzler, daß alle Passagierschiffe, die auf Gewässern verkehren, die von Seeschiffen befahren werden, nur von Kapitänen besetzt werden dürfen, die einen staatlichen Befähigungsnachweis besitzen.“*

**Kleinschiffer als Wachhabende.** Der Referent Herr Kapt. Krüger, Stettin hält die Forderung, wonach Schiffe von 400 cbm Bruttogehalt und darüber in der Küstenfahrt einen Steuermann führen müssen für zu weitgehend und befürwortet, daß Schiffe bis 400 cbm Brutto-Raumgehalt in kleiner Fahrt, wie bisher, mit einem Schiffer auf kleiner Fahrt zu besetzen sind. Dagegen Schiffe von 400—700 cbm Brutto-Raumgehalt, in derselben Fahrt befindlich, sind mit einem Schiffer auf großer Fahrt und als Vertreter des Kapitäns mit einem Bestmann (Schiffer auf kleiner Fahrt) zu besetzen. Zur Begründung hebt er hervor, daß es den kleinen Küstendampfern heute sehr schwer werde, überhaupt einen Steuermann auf großer Fahrt zu bekommen. Denn den jungen Steuerleuten wird diese Fahrzeit nicht für die Schifferschule gerechnet, und ältere Steuerleute haben hier wenig Fortkommen, deshalb werden die Küstendampfer grundsätzlich von den Steuerleuten gemieden. Es ist daher wiederholt vorgekommen, daß diese Dampfer, ohne einen Steuermann an Bord zu haben, in See gegangen sind. Aus diesem Grunde ist nun vor kurzer Zeit gegen verschiedene Kapitäne ein Strafverfahren eingeleitet, weil dieselben eben ohne den gesetzlich vorgeschriebenen Steuermann auf großer Fahrt in See gegangen sind. Wie diese Strafverfahren enden werden, bleibt abzuwarten, da bis jetzt eine gerichtliche Entscheidung noch nicht gefällt ist. Der Referent faßt seine Ausführungen in folgendem Antrag zusammen:

*„Der Verband wolle beschließen, bei der zuständigen Behörde zu beantragen, daß Küstendampfern von 400 bis 700 cbm Brutto-Raumgehalt, welche Fahrten von nicht mehr als 16 Stunden Seefahrtszeit vom Heimatshafen unternehmen, der gesetzlich vorgeschriebene Steuermann auf großer Fahrt erlassen und durch einen Bestmann (Schiffer auf kleiner Fahrt) ersetzt werden kann.“*

Gegen diese Auffassung wenden sich hauptsächlich die Herren Branddirektor Pröls, Magdeburg und Freyer, Hamburg, der nicht einzusehen vermag, wem die Verwirklichung der Stettiner Anregung wirklich nützen solle und könne. Redner, der diese Zweifel näher begründet, stellt folgenden Antrag:

*„Nach den bestehenden Gesetzen und Verordnungen darf ein Schiffer auf kleiner Fahrt den Kapitän auf Seeschiffen nicht vertreten. Wenn der Schiffer auf kleiner Fahrt auch im Seestraßenrecht geprüft worden ist, so erscheint es dem Verband doch ausgeschlossen, daß man daraus eine Berechtigung für ihn konstruieren kann, den Kapitän in der Führung des Schiffes teilweise zu vertreten. Hier eine Grenze zu ziehen, wird möglich sein, und darum ist der Verband der Ansicht, daß der Vertreter des Kapitäns auf der Brücke unter allen Umständen ein „Seesteuermann“ sein muß.“*

Nachdem der Antragsteller noch nachdrücklich von den Herren Utsch, Berlin und Weltzien, Hamburg unterstützt worden war, zog der Referent seinen Antrag zurück, während der Antrag-Freyer mit großer Mehrheit angenommen wurde.

**Monddistanzen.** Der Referent, Herr Navigationslehrer Weltzien, Hamburg erwähnt, daß Frankreich und England die Mond-Distanztabelle aus ihren nautischen Jahrbüchern weggelassen haben. Sei diese Maßnahme vom englischen Standpunkt, wo nur »Extra-Masters« eine Prüfung über Mond-distanzen abzulegen hatten, begreiflich, so wäre im Interesse deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere ein Fortfall der Mond-distanzen sehr zu bedauern. Redner geht zum Beweis dieser Behauptung, auf den Wert von Monddistanzen für Schiffe ohne Chronometer ein und erklärt die Abneigung der Kaiserl. Marine gegen die Monddistanzen aus dem Vorhandensein von drei Chronometern auf Auslandschiffen. Die Monddistanzen haben auch als Gegenstand der nautischen Prüfung viel von ihrem Schrecken verloren, seitdem sie nicht mehr Bedingungsaufgabe sind, sodaß von ihrem Wegfall also niemand Vorteil hat, dagegen einer immerhin noch in Betracht kommenden Anzahl Schiffsführer und Offiziere ein unentbehrliches Hilfsmittel der Navigation genommen würde. Aus diesen Gründen stellt der Referent folgenden Antrag:

*„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hält es für dringend erwünscht, daß auch in Zukunft die Mond-distanzen in der reduzierten Anzahl wie für 1907 weitergeführt werden.“*

In den Herren Navigationslehrern Doeblor, Danzig, Fromm, Stettin und Lüning, Flensburg findet der Referent ebenso lebhaftes Befürworten seines Antrages wie in Herrn Navigationsinspektor Kapt. Meissel (Nordd. Lloyd), Bremerhaven, der auch warm für die Beibehaltung der Monddistanzen im Schulplan sowie im Jahrbuch eintritt. Nachdem noch Herr Geh. Rat Schrader erklärt hatte, daß die Beibehaltung der Monddistanzen von allen zuständigen Seiten, insbesondere vom Reichs-Marine-Amt, befürwortet sei und daß gegenwärtig keine Gefahr für ihren Wegfall bestehe, nahm der Verband den Antrag des Referenten einstimmig an.

## II. Tag.

**Tiefnadellinie.** Eine vom Stettiner Seeschiffer-Verein beantragte und auf seine Veranlassung auf die Tagesordnung gestellte Interpellation zu diesem Gegenstand wurde ohne Begründung von Herrn Kapt. Bening, Stettin mit nachträglichem Einverständnis des Verbandes zurückgezogen.

**Unterwassersignale.** Der Referent, Herr Inspektor Kapt. Meissel entwarf zunächst einen historischen Rückblick über die bisherigen Experimente mit Unterwassersignalen und ging dann in anregender Darstellung auf die Versuche ein, die von der amerikanischen Metropolitan S. S. Co. vorgenommen seien. Hierauf schilderte er die Erfahrungen, die an Bord von Lloyd dampfern mit dieser neuen, hochwichtigen Errungenschaft der Technik erworben seien. (Siehe Näheres auf S. 360, 1904. D. R.) Am Schluß seiner Ausführungen stellte er folgenden Antrag:

*„Der Verbandstag der Deutschen Seeschiffer-Vereine wolle beschließen, „zuständigen Orts vorstellig zu werden, daß dahin gewirkt wird, die sämtlichen Feuerschiffe der Nordsee, der Ostsee und des Englischen Kanals mit Unterwasserglocken zu versehen.“*

Herr Doeblor, Danzig richtet einige Anfragen an den Referenten, die von diesem beantwortet werden. Die Herren Bening, Stettin, Hilgendorf, Hamburg betonen, daß es, wenn die Versuche noch weiter günstig ausfallen, wünschenswert wäre, zunächst das eine Feuerschiff bei Norderney versuchsweise mit einer Anlage für »Unterwassersignale« zu versehen. Redner bringt einen dementsprechenden Antrag ein.

Herr Elson, Hamburg spricht für den Antrag Hilgendorf und bittet von dem Bremerhavener Antrag zunächst abzusehen. Herr Kornmehl, Bremerhaven für den Antrag Meissel. Herr Bening, Stettin wünscht, die beiden Anträge zu vereinigen, worauf der Referent ersucht, man möge sich für

„das Feuerschiff Weser und Elbe I zur demnächstigen Ausstattung mit einem Glockenschallsignal erklären“.

In diesem Sinne wird dem Hauptantrag ein Amendement hinzugefügt, das einstimmige Annahme fand, während der Hauptantrag mit Stimmenmehrheit angenommen wurde.

**Verlegung des Nordhinder Feuerschiffs.** Der Referent, Herr Navigationslehrer Kornmehl, Bremerhaven, beleuchtet zunächst den großen Wert der Verlegung für tiefgehende Dampfer, da diese South-Falls vermeiden müßten, weshalb es für diese Schiffe als Seezeichen gar nicht oder doch nur ungenügend in Betracht komme. Läge das Feuerschiff jedoch rechtweisend NW etwa 4—6 Sm von seiner jetzigen Lage, so wäre es möglich, das Feuerschiff direkt anzusteuern. Es wäre dies bei nebligem oder sonst unsichtigem Wetter für die erwähnten Schiffe von unschätzbarem Vorteil. Auch für alle Schiffe, die, nach der Schelde bestimmt, das Feuerschiff ansteuern, würde es in der von uns vorgeschlagenen Position außerhalb der Bank ebenso günstig liegen als an seinem jetzigen Platze. Der Antrag des Referenten lautet:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine wolle die hohe Reichsregierung bitten, dieselbe möge bei der niederländischen Regierung anregen und befürworten, daß das Nordhinder-Feuerschiff nach rechte. NW 4 bis 6 Sm. von seiner jetzigen Lage verlegt wird.“

In Ergänzung seines Antrages bemerkt Redner noch, daß an der Stelle, wo das Feuerschiff jetzt liege, eine Boje ausgelegt werden könnte, wie solche ja schon viele auf den dänischen Bänken vorhanden sind. Gegen diesen Antrag wandte sich Herr Kapt. Bening, der, wenn er auch für das Auslegen einer Heulboje in NW 4—6 Sm vom Feuerschiff befürwortete, den Antrag stellte, „das Nordhinder Feuerschiff auf seiner Station zu belassen“. Nachdem noch die Herren Kapt. Hoppe, Stettin, Hilgendorf und Elson für den Antrag des Referenten eingetreten waren, wurde dieser mit Stimmenmehrheit angenommen.

**Bessere Bezeichnung der Einfahrt in den Rigaer Moerbusen.** Der Referent Herr Kapt. Bening, Stettin, indem er sich auf Beschwerden des Rigaer Schiffer-Vereins und des dort domizilierten Börsen-Komitees der Rigaer Großkaufmannschaft stützen konnte, wies auf die Notwendigkeit zur Auslegung eines Feuerschiffs bei Lyserort hin. Auf dem Lyserort-Riff sind schon verschiedene Schiffe gestrandet, ebenso haben auf den Michael-Bänken Schiffe bei unsichtigem Wetter gestoßen. Auch ein Stettiner Dampfer hat auf diesen Bänken Ruder und Hinterstevon verloren. Dampfer mit größerem Tiefgang laufen nachts nicht in die Einfahrt hinein, sondern halten See. Aber auch bei Tage und bei stürmischem Wetter hat die Einfahrt große Schwierigkeiten. Selbst die sonst guten Seezeichen in den russischen Gewässern sind unzuverlässig und oft verwirrend, denn es kommt im Herbst und Frühling sehr oft vor, daß aus einem Nord-Topzeichen ein Süd-Topzeichen entsteht und umgekehrt. Ebenso werden

die Seezeichen durch Schiffe, besonders mit geringerem Tiefgang überlaufen, ihres Topzeichens beraubt und geben dann nur einen sehr mangelhaften Anhalt. Ist bei Lyserort ein Feuerschiff mit kräftigen Nebelsignalsapparat hingelegt, so würde die Einfahrt bedeutend erleichtert sein, und, ein mit den dortigen Verhältnissen bekannter Schiffsführer würde immer von Lyserort seine Reise nach Riga, selbst bei starkem Nebel fortsetzen können. Denn man ist in der Lage, von dort unter Benutzung von Lot und Uhr sich um die Michailowsk-Bänke herumzufühlen. Domesnäs besitzt eine kräftige Nebelsignalstation und man kann auch diese Spitze mit Log und Lot ziemlich sicher umfahren. Der Antrag des Referenten lautet:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine bittet den Herrn Reichskanzler, der russischen Regierung die Beschwerden und Wünsche des Verbandes zu unterbreiten und die Auslegung eines Feuerschiffes bei Lyserort mit kräftiger Nebelsirene befürworten zu wollen, um eine sichere Einfahrt in den Rigaer Moerbusen zu gewährleisten“.

Nachdem noch die Herren Navigationslehrer Doebler und Nachtwey für den Antrag gesprochen hatten, wurde er einstimmig angenommen.

**Beseitigung der Haftung der Reeder für nautisches Verschulden der Schiffsbesatzung bei Kollisionsfällen.** Der Referent Herr Kapt. Bendix erörterte in eingehender Weise die Bestrebungen, die sich bisher für die Haftbeseitigung geltend gemacht hätten, wies ausführlich auf die dann entstehenden Nachteile für Kapitäne und Schiffsoffiziere hin und stellte folgenden Antrag:

„Die in den letzten Jahren in Schiffsfahrtskreisen entstandene Bewegung, eine anderweitige Regelung der Haftung des Reeders für das nautische Verschulden seiner Schiffsbesatzung in Kollisionsfällen anzustreben, hat die verschiedenen Vereine des Verbandes deutscher Seeschiffer-Vereine eingehend beschäftigt. Sämtliche Vereine sind übereinstimmend zu dem Entschluß gekommen, daß die Beseitigung der Haftung der Reeder nach jeder Richtung hin unannehmbar sei“.

Dem Ideengang in der Resolution stimmten unter Anführung verschiedener Beispiele die Herren Kapt. Elson und Hilgendorf zu, worauf der Antrag des Referenten einstimmig angenommen wurde.

**Einen Vortrag über Dampfturbinen mit gelausgeführten Lichtbildern** hielt Herr Marinebaumeister Neudeck, Kiel. Seine mit großem Beifall aufgenommenen Ausführungen (auf die wir noch event. gelegentlich zurückkommen werden, D. R.) gipfelten in Vergleichen zwischen der Kolbendampfmaschine und der Dampfturbine, wobei sich, was auch immer gegenüber gestellt wurde, große Vorzüge für die Turbine, insbesondere für schnellfahrende Schiffe ergeben.

Der Vorsitzende dankt dem Vortragenden, spricht sodann den Dank des Verbandes den Herren Regierungsv Vertretern für ihr Erscheinen sowie für ihr an den Verhandlungen bekundetes Interesse aus und schließt mit einem Dank an die Herren Referenten und Korrespondenten sowie an die Presse den XII. Verbandstag.

## Deutscher Nautischer Verein.

Siebentes Rundschreiben.

Oldenburg i. Gr., 3. Februar 1905.

**Betonnung und Beförderung der schleswigschen Westküste.** Der Nautische Verein für die schleswigsche Westküste zu Husum hat an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe die nachfolgende Eingabe gerichtet:

„Seit unserer Eingabe vom 23. Dezember 1903 hat die

Winterschiffahrt in Haver und Aue vor allem durch das regelmäßige Verkehren des Dampfers der Wilson-Linie bedeutend zugenommen.

Der Nautische Verein erkennt dankbar an, daß die Betonnung des Fahrwassers in diesem Winter teilweise bes-

geworden, bittet aber, daß die im Winterseezeichenverzeichnis aufgeführten Tonnen auch tatsächlich sämtlich ausgelegt werden und noch einige weiteren Tonnen der Sommerbetonung liegen bleiben.

Die Mängel der Betonung des Nordstrander Watts und der Norderhever sind dieselben, wie früher.

Im Gegensatz zum Winterseezeichenbuch sind nämlich, wie durch das Amtsblatt bekannt gemacht ist, die Spitztonnen 10a und 11a in der Mittelhever und 5a in der Norderhever bei der Winterbetonung nicht ausgelegt worden.

Es ist ferner dringend notwendig, daß die Tonnen O, P und Q auch liegen bleiben. Die Hever ist sonst am Nordstrander Watt im Winter so wenig betonnt, daß sie selbst für solche Schiffer unfahrbar ist, die das Fahrwasser kennen und im Sommer befahren haben.

Nach wie vor liegen die Spitztonnen 5 und 6 in der Norderhever 4 Sm auseinander, trotzdem das Winterseezeichenbuch eine Spitztonne 5a dazwischen aufführt.

Die schwarzen Spitztonnen der Winterbetonung sind zudem so klein, daß sie nur auf kurze Entfernung sichtbar sind, was bei unsichtigem Wetter die Fahrt sehr erschwert.

Wir dürfen aber hervorheben, daß die Winterbetonung der Hever um so größere Bedeutung hat, da in diesem Jahr durch die Landfestmachung von Nordstrand und die Sperrung der Wasserstraße von Pohnabucht die Hever die einzige Zufahrtsstraße zum Husumer Hafen bleibt, weshalb auch von der Königlichen Staatsregierung überall eine Fahrwasservertiefung auf  $4\frac{1}{2}$  m in Aussicht gestellt ist.

Die Bekanung des Auefahrwassers ist in derartigem Zustande, daß bei dem ersten Frost die Baken größtenteils durch das Eis wegbrechen. Während das Eis selbst die Dampfer- und Schleppschiffahrt nicht behindert, muß der Verkehr unterbrochen werden, da die Schiffsführer das Fahrwasser nicht finden können.

Es bedarf keiner Ausführung, wie sehr es im Interesse der Kaufmannschaft, der Schifffahrttreibenden und vor allem auch der Hafenarbeiter liegt, die Schifffahrt wegen des Umbrechens der Baken allein nicht eingehen zu lassen und wie dringend es notwendig ist, diese Baken oder richtiger Bricken genannt, durch bessere Leitzeichen zu ersetzen.

Hever und Aue können bisher bei Dunkelheit nicht befahren werden. Dieser Mangel hemmt den Schiffsverkehr und trägt mit dazu bei, daß die Fahrten der Wilson-Linie, die regelmäßig zwischen Hull und Husum verkehrt, vielfach außerordentlich verzögert und verteuert werden.

Schon im Winter 1903 ist deshalb der Nautische Verein wegen Stationierung eines Lotsenfeuerschiffs vor oder in der Mittelhever vorstellig geworden.

Den Wünschen für die Befuerung der Hever scheint der Plan der Königlichen Staatsregierung entgegenzukommen, in Leikenhusen und Pellworm feste Feuer zu errichten.

Mittelst dieser festen Feuer würden die Schiffe aber kaum die Hevereinfahrt finden und wenn dies der Fall, höchstens bis auf die Höhe von Pellworm kommen können.

Es erscheint dagegen dringend notwendig, durch ein Lotsenfeuerschiff etwa bei Tonne E und durch Befuerung der Hever (Gasbojen) vor allem bei den Tonnen F und K und in der Nähe des Heversterts die Weiterfahrt zu ermöglichen.

Der Nautische Verein trägt Euer Exzellenz die Bitte vor, den Plan der Befuerung der Mittelhever in vorstehendem Sinne hochgeneigtest vervollständigen zu lassen.

Von den größeren auf Husum verkehrenden Schiffen wird es als großer Übelstand empfunden, daß an den Ufern der Aue keine Leitfeuer vorhanden sind, und die Schiffe nicht bei jedem Hochwasser im Winter von der Reede in den Hafen oder aus dem Hafen auf die Reede gelangen können.

Wenn während der Herbst- und Winterzeit in den kurzen Tagen zum Beispiel um 5 Uhr Hochwasser ist und ein Schiff von der See um 5 Uhr nachmittags gerade bei Eintritt der Dunkelheit die Reede erreicht, so kann es nicht mehr in den Hafen gelangen, weil der Kapitän die am Südufer der Aue gesetzten Baken nicht mehr sehen kann. Auch am andern Morgen, an dem eine halbe Stunde später Hochwasser ist, kann das Schiff nicht in den Hafen, weil es um  $5\frac{1}{2}$  Uhr morgens noch dunkel ist. Abends um 6 Uhr ist wieder Hochwasser, am folgenden Morgen um  $6\frac{1}{2}$  Uhr — aber zu diesen Zeiten ist es immer noch dunkel, sodaß das Schiff mehrere Tage auf der Reede verharren muß, bis das Hochwasser etwa auf 8 Uhr vormittags fällt und mit dem Morgenhochwasser der Hafen erreicht werden kann.

Ebenso verhält es sich umgekehrt, wenn ein Schiff den Hafen verlassen will.

Kleinere Schiffe empfinden allerdings diesen Übelstand weniger, da sie schon einige Stunden vor Hochwasser einsegeln können. Dampfer aber, die ihres Tiefgangs wegen volles Hochwasser brauchen, erleiden einen großen Verlust an Zeit und Geld.

Diesen Übelständen wäre durch Anbringung einiger Landmarken mit Lichtern an der leicht gekrümmten Aue abzuhelfen.

Die Lichter würden es möglich machen, daß die Schiffe bei jedem Hochwasser, gleichgültig, ob es hell oder dunkel ist, von der Reede in den Hafen und vom Hafen auf die Reede gelangen könnten.

Die Unterhaltung der Landmarken kann unmöglich einen erheblichen Kostenaufwand darstellen.

Voraussetzung für die Anlage von Landmarken mit Lichtern ist allerdings, daß bei der für dies Jahr in Aussicht genommenen Vertiefung der Aue und Hever auf  $4\frac{1}{2}$  m eine Begradigung des Auefahrwassers eintritt. Falls dies ausführbar sein sollte, bittet der Nautische Verein Eurer Exzellenz,

durch Anbringung der erwähnten Leitzeichen, die vielleicht zweckmäßig bei Tage die bisher mangelhafte Bekanung ersetzen könnten, den Plan der Beleuchtung und Befuerung des Fahrwassers hochgeneigtest ergänzen zu lassen.

Die Anslegung eines Feuerschiffs in der Nähe des Rütergatts scheint im Plane vorgesehen und beabsichtigt zu sein.

Der Nautische Verein erkennt dies dankbar an, da er an der Ansicht festhält, daß nur ein Feuerschiff nicht eine Gasboje ausreichende Warnung ausüben kann, indem bei nebligem Wetter durch Licht, Nebelhorn und Warnungsschüsse besser als durch eine Leuchtboje Unglücksfälle vermieden werden dürften.

Die im Schmaltief von der Eider, Elbe, Weser und Ems verkehrenden Schiffe haben von Jahr zu Jahr zugenommen. Für diese Schifffahrt wäre es von der höchsten Bedeutung, eine bessere Befuerung und Beleuchtung des Schmaltiefwassers einzurichten. Die Schiffe könnten auch bei Dunkelheit in die alte Schmaltiefe hineinsegeln.

Ohne dazu Stellung zu nehmen, wie am zweckmäßigsten den Wünschen der Interessenten entsprochen wird, trägt der Nautische Verein Euer Exzellenz die Bitte vor, für Befuerung und Beleuchtung des Schmaltiefs geeignet erscheinende Maßregeln baldmöglichst treffen zu wollen.

Für die Post- und Passagierschiffe der Wyker Reedereigesellschaft ist das rote Leitfeuer bei Oldehorn auf Wyk, das rot nach Amrum hinunterscheint, durchaus unzureichend.

Der Nautische Verein bittet deshalb

das rote Licht durch ein weißes und stärkeres ersetzen zu lassen, weil ein rotes Licht nicht so weit scheint, als ein weißes.

Wünschenswert ist, daß das Licht rot wird, wenn man sich an der Nordseite des Fahrwassers befindet, da diese steil ist und sich schlecht anloten läßt.



Eine Gasboje auf Marschnack würde zudem in hervorragender Weise geeignet sein, das Fahrwasser zu kennzeichnen.»

Die Angelegenheit wird den Vereinstag beschäftigen (Punkt 12D der Tagesordnung).

**Änderung des Statuts.** Die Mecklenburgische Handelskammer zu Rostock hat den Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins in Bezug auf die Änderung des Statuts folgendes mitgeteilt:

»Soeben erhalten wir die Abänderungsanträge zum Entwurf eines Statuts für den Deutschen Nautischen Verein. Da die von uns durch Schreiben vom 30. Dezember 1904 beantragten Änderungen keine Aufnahme gefunden haben, so müssen wir annehmen, daß das Schreiben nicht an seine Adresse gelangt ist. Wir beehren uns daher Ihnen von demselben hiermit Kenntnis zu geben.«

Die Vorschläge der Mecklenburgischen Handelskammer, welche den Mitgliedern bekannt sind, werden bei der Verlandlung gebührende Berücksichtigung finden.

Ich bemerke dabei, daß das Schreiben nicht in meinen Besitz gelangt ist, und benutze diese Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß viele für den Deutschen Nautischen Verein bestimmte Briefe noch immer nach Kiel adressiert werden.

**Internationale Schiffsvermessung.** Die Mecklenburgische Handelskammer zu Rostock hat zu der Angelegenheit wie folgt Stellung genommen:

»Nach unserer Ansicht liegt es im Interesse der deutschen Reedereien, wenn auf der Basis des deutsch-englischen Maßbriefes ein einheitliches internationales Schiffsvermessungsverfahren eingeführt wird. Wir meinen daher, daß der Deutsche Nautische Verein die darauf zielenden Bestrebungen unterstützen sollte, wenn wir uns auch nicht verhehlen, daß dieselben zur Zeit wenig Erfolg versprechen.«

**Internationales Prisenrecht und Kriegskontrebande.** Der Referent, Herr Professor Dr. jur. Niemeyer, wird auf dem Vereinstage folgenden Antrag stellen:

»Der Deutsche Nautische Verein ersucht, unter Wiederholung der bezüglich des Seekriegsrechtes im Jahre 1900 ausgesprochenen Wünsche, den Herrn Reichskanzler, auf den Abschluß von Staatskonventionen binzuwirken, in denen mindestens festgesetzt wird:

1. Ein kriegführender Staat darf als Kriegskontrebande nur Gegenstände behandeln, welche er rechtzeitig und deutlich als Kriegskontrebande angekündigt hat.
2. Folgende Artikel dürfen nur als relative Kriegskontrebande behandelt werden:
  - a) Geld.
  - b) Metalle, Leder, Wolle, Baumwolle, Leinen, roh und verarbeitet. Nur soweit diese Stoffe zu Waffen, Munition oder zu speziell militärischen Ausrüstungsstücken verarbeitet sind, dürfen sie als absolute Kriegskontrebande behandelt werden.
  - c) Baumaterialien, Holz.
  - d) Mineralien (insbesondere auch Schwefel und Salpeter).
  - e) Handelsschiffe und Materialien für deren Herstellung und Ausrüstung.
  - f) Nahrungs- und Genußmittel.
  - g) Lebende Tiere (insbesondere auch Pferde, Maultiere, Maulesel, Esel).
3. Die Wegnahme relativer Kriegskontrebande ohne Entschädigung ist nur erlaubt, wenn bewiesen wird, daß die Ladung für die Kriegführung des Feindes bestimmt ist.
4. Die Prisengerichtsbarkeit ist in erster Instanz durch ordentliche Prisengerichtshöfe in einem geordneten Prozeßverfahren, in zweiter Instanz durch ein im Haag, anschließend an den internationalen Schiedsgerichtshof, einzurichtendes internationales Oberprisengericht auszuüben.

**Befahrung der marokkanischen Küste.** Die Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg beantragt:

»Der Nautische Verein wolle die Reichsregierung ersuchen, in Gemeinschaft mit den an der Schifffahrt an der atlantischen Marokko-Küste beteiligten Staaten für eine ausreichende Befahrung dieser Küstenstrecke Sorge zu tragen.«

**Vertiefung der Bms von Borssum bis zur Leerer Schleuse.** Der Nautische Verein zu Emden gibt anheim, einen Beschluß in der Angelegenheit nicht zu fassen, da die durch eine derartige Vertiefung etwa entstehenden Folgen vom Deutschen Nautischen Verein nicht übersehen werden könnten.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
**Schultze.**

## Schiffbau.

### Banaufträge.

Die Deutsche Ostafrika-Linie hat der Werft von Blohm & Voß die Lieferung eines großen **Passagier- und Frachtdampfers** in Auftrag gegeben. Einen zweiten **Dampfer** hat die Woermann-Linie mit der genannten Werft zum Abschluß gebracht.

### Stapelläufe.

Am 11. Februar fand auf der Werft von Blohm & Voß, Hamburg, der Stapellauf des für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmten Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfers »**Orion**« statt. Die Dimensionen sind: 250 × 37,8 × 21,6 Fuß. Die Tragfähigkeit beträgt etwa 1300 Tonnen. Die zwei dreifachen Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation sollen zusammen etwa 1500 Pferdekkräfte indizieren und dem Schiffe etwa 12 Seemeilen Geschwindigkeit in der Stunde geben. Das Schiff erhält Einrichtungen für 60 Passagiere erster und 200 dritter Klasse.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Der Verein der Reeder des Unterwesergebietes hielt am 8. Februar in Bremen seine Generalver-

sammlung ab, in der der Jahresbericht abgestattet wurde. In ihm, der ein sehr beachtenswertes Material enthält, ist über die Beteiligung der einzelnen Flaggen an der Internationalen Segelschiffs-Union festgestellt, daß Großbritannien, Deutschland und Frankreich allein mit 1426 619 R.-T. = 86,5% der Gesamttonnage ihres Bestandes vertreten seien, und zwar: Großbritannien mit 917 889, Deutschland mit 259 711 und Frankreich mit 248 919 T.

Die Budgetkommission des Reichstags bewilligte bei der Beratung des Etats für Südwestafrika die für die Bahnlinie Swakopmund-Windhuk und für die Unterhaltung der Mole in Swakopmund geforderten Summen.

Eine neue Nachtreckungsboje, unter dem Namen »**Kilialicht**« in den Verkehr gebracht, wurde einer Kommission des Kieler Nautischen Vereins vorgeführt, über ihre Eigenschaften und über das Ergebnis des vorgenommenen Versuches liegen günstige Nachrichten vor.

Die »Neue Hamb. Börsenhalle« berechnet, daß der letztjährige Schiffsverkehr in Antwerpen nach unserem Vermessungsmodus nicht mehr als 7,9 Millionen Tons beträgt, statt 9,4 Millionen Tons, die sich nach der belgischen Schiffsvermessung ergeben.

Der »Leuchtturm«, das verbreitete Organ des Vereins der Reeder des Unterwesergebietes, berichtete über die Auszeichnungen, die dem Lloydkapitän, Herrn Zurbonsen durch japanische Behörden zu Teil geworden sind. Kapt. Zurbonsen führte den Dampfer »Willehad«, der japanische, aus Sibirien kommende Flüchtlinge von Bremerhaven nach Japan gebracht hatte. Die Krönung der Sympathiekundgebungen war eine Audienz beim Kaiser von Japan.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat Herrn Kapitän A. Delmas vom Dampfer »Direktor Reppenbagen« für die am 19. November v. J. ausgeführte Rettung der aus 11 Personen bestehenden Besatzung des schwedischen Dampfers »Labrador« die große silberne Medaille nebst Diplom aus der Laeisz-Stiftung verliehen.

Das von der Schleswiger Regierung der Aktiengesellschaft »Weser« in Auftrag gegebene Feuerschiff »Fehmarnbelt« ist fertiggestellt, es wurde am 5. Februar nach Geestemünde bugsiert, von wo es nach seiner Station Fehmarnbelt gebracht worden ist.

### Vermischtes.

**Einführung von Gebühren auf den natürlichen Binnenschiffahrtsstrassen.** In den verfassungsmässigen Bedenken, die von der freisinnigen Volkspartei im Reichstage gegenüber der preussischerseits beabsichtigten Einführung von Abgaben geltend gemacht sind, gab der Staatssekretär des Innern folgende Erklärung ab: »Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß ein Bundesstaat, der über die im Artikel 54, Abs. 4 der Reichsverfassung gezogene Grenze hinaus Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen erheben will, hierzu der besonderen Genehmigung durch ein verfassungsänderndes Gesetz gemäß Art. 78 der Reichsverfassung bedarf. Desgleichen unterliegt es keinem Zweifel, daß, soweit internationale Verträge der Abgabenerhebung entgegenstehen, die Zustimmung der vertragsschließenden Teile Vorbedingung für die Abgabenerhebung ist. Wenn die Königl. Preussische Regierung die Absicht zu erkennen gegeben hat, durch geeignete Schritte die Beseitigung der hinsichtlich der Abgabenerhebung bestehenden Ungleichheit zwischen den Kanälen und den kanalisiertem Flüssen einerseits und den natürlichen Wasserstraßen andererseits herbeizuführen, so besteht kein Anlaß zu der Annahme, daß sie es unterlassen werde, zur Erhebung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen die reichsgesetzliche Genehmigung nachzusuchen, soweit sie nach dem Vorgesagten erforderlich ist. Hierfür spricht auch der Wortlaut der in der Kommissionssitzung des preussischen Abgeordnetenhauses namens des Staatsministeriums abgegebenen Erklärung, wonach die preussische Regierung bereit ist, die geeigneten Schritte zu tun, um die der Beseitigung der Ungleichheit etwa entgegenstehenden, aus der jetzigen Lage des öffentlichen Rechtes sich ergebenden Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen. Erst wenn die Königl. Preussische Regierung mit bestimmten Anregungen an das Reich herantreten sollte, was bisher nicht geschehen ist, würde für die Organe des Reichs Veranlassung gegeben sein, zu diesen Anregungen selbst und insoweit auch zu der allgemeinen Frage der Einführung von Abgaben auf den natürlichen Binnenschiffahrtsstraßen in Preußen sachlich Stellung zu nehmen.«

**Seebeben im Arabischen Meer.** Der Hansa-Dampfer »Liebenfels«, Kapitän E. Breitung, befand sich auf einer Reise von Suez nach Rangun am 2. Oktober 1904 mittags in 13,3° N-Br., 54,1° O-Lg. nördlich von Sokrota. Bei leichter öst-

licher Brise wurde rw. S 74° O gesteuert und am 3. mittags nach astronomischen Beobachtungen 12,2° N-Br., 58,5° O-Lg. erreicht. Der 11. Offizier, Herr B. Hagedorn, berichtet über ein Seebeben am Morgen des 3. Oktober wie folgt: »Am Morgen des 3. Oktober 1904 auf 12° 19' N-Br. und 57° 56' O-Lg. bei schönem Wetter und leichter Dünung aus SO bis 8 erfolgte um 7 h 8 min. eine heftige Erschütterung in horizontaler Richtung. In der Annahme, daß es sich um einen Schaden in der Maschine handelte, stoppten wir sofort die Maschine. Nach ungefähr 15 sek. Erschütterung trat eine Ruhepause von etwa 10 sek. ein, dann folgte eine abermalige Erschütterung, welche etwa 20 sek. dauerte. Nachdem alles überholt war und wir gefunden hatten, daß das Schiff keinen Schaden erlitten, dampften wir weiter. Während wir gestoppt lagen, wollen mehrere Mann der Besatzung zweimal eine leichte Erschütterung wahrgenommen haben. Um 7 h 53 min. bestimmten wir die Deviation und fanden, daß sie dieselbe war wie sonst. Jedoch sagte der Rudersmann aus, daß schon kurze Zeit vor der Erschütterung der Steuerkompaß ins Schwanken geraten sei, wohl drei Strich nach jeder Seite, und während der Erschütterung vollständig herumgedreht wäre. Um 8 h 24 min. V. erfolgte wieder eine Erschütterung, jedoch nicht so heftig wie das erste Mal. Wir stoppten wieder, loteten 220 m (120 Fad.) Wassertiefe (beim Grund), dampften dann zurück nach derselben Stelle und loteten wieder, hatten auch keinen Grund. Nach unserer Annahme muß es sich um ein Seebeben gehandelt haben. Der Kompaß blieb das zweite Mal ruhig. Der Stand des Barometers war normal. Um 9 h 30 min. V. bemerkten wir wieder eine ganz leichte Erschütterung. Die See war währenddem ruhig.«

(»Annalen der Hydrographie«)

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 15. Februar. Als Mitglieder wurden die Herren Kapt. Thüm, Loewe, D. »Borkum« und Bachmann, D. »Schwarzburg« aufgenommen. Das Andenken an die verstorbenen Mitglieder, die Herren Kapt. A. M. C. Voß und A. Kliefoth wurde in üblicher Weise geehrt. Die Delegierten des Vereins für den am 6. und 7. Februar abgehaltenen Verbandstag erstatteten über die dort gepflogenen Verhandlungen Bericht. — Nächste Sitzung am 22. Februar. — Eine außerordentliche Generalversammlung findet am 1. März statt.

#### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 9. Februar abgehaltenen Sitzung wurden 6 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Das Andenken eines verstorbenen Mitgliedes wurde durch Erheben von den Sitzen geehrt. Als Eingängen waren verschiedene Schreiben zu verzeichnen; unter anderem macht die Navigationsschule in Altona die Termine für die Schifferprüfung in Altona und Flensburg bekannt. Prüfungen in der Gesundheitspflege finden in Flensburg am 11. Februar und am 14. März und in Altona am 27. Februar und am 24. März statt. Ein Schreiben des Vereins Deutscher Offiziere der Handelsmarine—Stettin wurde verlesen, in welchem derselbe bekannt macht, daß am 9. Februar eine außerordentliche Generalversammlung einberufen sei, um mit dem Vorsitzenden des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg über interne Angelegenheiten zu konferieren. Ferner war der Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg eingegangen. Auf der Tagesordnung stand »Interne Angelegenheiten.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 8.

Hamburg, den 25. Februar.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — 36. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Der 36. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins

zeichnete sich durch eine Beteiligung aus, wie wir sie noch nicht bemerkt haben; allerdings nur am ersten und zweiten Tage. Am dritten, schon beim Beginn, recht viele herrenlose Stühle, die sich mit fortschreitender Tageszeit im Verhältnis zum Quadrat der Entfernung vermehrten und allmählich gähnender Leere Platz machten. Vielleicht veranlaßt durch die Anziehungskraft der gleichzeitig abgehaltenen Vollversammlung des Handelstages, vielleicht auch zurückzuführen auf Abspannung, verursacht durch die Inanspruchnahme der beiden ersten Tage; wick neben dem Redebedürfnis der Teilnehmer doch mit der Zeit auch die Geduld der Zuhörer. Drei Tage hintereinander, waren sie auch in diesem Jahre zur Bewältigung des Stoffes erforderlich, als Regel möchten wir sie nicht. Eine Lehre läßt sich aber vielleicht aus der diesjährigen Tagung ziehen: Die Gegenstände, bei denen anzunehmen ist, daß die Geister aufeinanderplatzen, müßten zuletzt verhandelt werden. In weniger als der Hälfte der gebrauchten Zeit wäre die Besprechung der Satzungsänderungen erledigt worden. Und, ohne andere Beschlüsse als die gefaßten herbeigeführt zu haben. Als Beweis Punkt 9 der Tagesordnung, wo die Versammlung sechs Herren, die noch zum Wort gemeldet waren, nicht mehr hören wollte. Übrigens nicht ganz mit Unrecht, ließ sich Neues doch kaum mehr vorbringen; auch kam ein Beschluß zustande, für den die sechs angemeldeten Redner sprechen wollten.

Aber dasselbe gilt mit erheblich größerer Berechtigung für den ersten Tag, als zu einzelnen Punkten immer und immer wieder dasselbe gesagt und auch geduldig angehört wurde. Und dabei zum Statut, zu dieser Seeschlange, auf der während der letzten sechs Monate beinahe täglich irgendwo in den Vereinen herumgeritten worden war. Na, schließlich ging auch dieser debattiereiche Tag vorüber, und er hinterließ den Mitgliedern die Gewißheit, daß sich mit den Beschlüssen zur Satzung in Zukunft gut auskommen lassen wird. — Am zweiten Tage wurde das durch Regierungsvertreter erweiterte Auditorium für die Strapazen des vorausgegangenen Tages durch eine nach Form und Inhalt gleich vorzügliche Rede belohnt. Herr Direktor Plass, den hamburgischen Mitgliedern durch einen Vortrag über Seeversicherungswesen in guter Erinnerung, sprach über den Entwurf eines Transportversicherungsgesetzes. Über eine trockene, den Meisten unzugängliche Materie, und doch hingen Aller Augen an seinen Lippen. Ein gottbegnadeter Redner, der dichterische Intentionen ahnen ließ, als er am Abend beim Festmahl das Hoch auf die Hausfrauen ausbrachte. Dieses nebenbei. Wie vorausszusehen war, lehnte die Versammlung eine Beschlußfassung über die Anträge des Referenten zum Transportversicherungsgesetze ab. Sachlich war dieser Standpunkt allerdings gerechtfertigt. Nur eine winzige Minderheit beherrschte das Thema, und diese widersprach dem Referenten. Bedauerlich blieb nur die Nutzlosigkeit der Arbeit, die Herr Rodenacker auf



seinen Vortrag verwandt hatte. Die Referate über die beiden nächsten Punkte büßten insofern an Überzeugungskraft ein, als die eigentlichen Berichterstatter am Erscheinen verhindert waren und ihre Vertreter, weil sie zu spät über ihre Mission verständigt werden konnten, unvollständig vorbereitet waren und deshalb beim Sprechen das Manuskript benutzen mußten. Apropos, das im Saale aufgestellte Rednerpult hat Viele angelockt, ihren Vortrag vorzulesen; zum Schaden seiner Wirkung. Ist es doch für den Zuhörer ungleich anregender, wenn der Vortragende frei spricht. Diese Beobachtung konnte man besonders bei Punkt 8 der Tagesordnung machen. Zweifellos war der Vortrag über die schwierigen Fragen der Schiffsvermessung, Klassifikation und Versicherung ein Werk langer Arbeitsstunden; jedenfalls war sein Inhalt mehr durchdacht und abgewägt worden, als es manche Worte der an ihn sich schließenden Diskussion zu sein schienen. Trotzdem lauschte Alles auf die freie Aussprache, und brachte ihr eine Aufmerksamkeit entgegen, wie sie während des Vortrages vermißt wurde. An sich bot die Erledigung dieses Punktes dem Deutschen Nautischen Verein ein eigentümliches Schauspiel: Eine scharfe, nicht gerade sehr wohlthuende Auseinandersetzung zwischen Gästen. Fünf gegen einen, wobei der Eine, der Provozierte nach Ansicht unbeteiligter Mitglieder besser abschnitt, als seine Angreifer. Vielleicht nur, weil ihm wegen der numerischen Übermacht gegen sich schon deshalb die Sympathie zufiel. Im Gegensatz zu dieser Auseinandersetzung war der Vortrag über internationales Prisenrecht und Kriegskontribande ein hoher Genuß. Es sprach eine Autorität, ein Mann, der die überaus schwierige Materie spielend zu beherrschen schien. Leider mußte er wegen der vorgeschrittenen Zeit seine Erörterungen ganz bedeutend einschränken. Das haben gewiß alle seine Zuhörer bedauert, eröffnete er ihnen doch Perspektiven mit weitem Ausblick auf ein wenig bekanntes, aber hochinteressantes Gebiet. Nach Beendigung des Vortrages und nach einer kurzen, gleichfalls sehr anregenden Aussprache, schmolz das Häuflein der Zuhörer bedenklich zusammen. Allerdings kamen weltbewegende Sachen auch nicht mehr zur Sprache. So wünschenswert an sich gewiß die Erfüllung der Wünsche in Betonnungs- und Befeuersachen ist, ihre Besprechung interessiert aber meistens nur die jeweiligen Antragsteller und etwa noch den zuständigen Regierungsvertreter. Darüber hinaus wird die Teilnahme gewöhnlich nur durch Zustimmung zum Antrage gezeigt. Aus diesem Grunde wurde es sehr beifällig aufgenommen, als der Referent zu Punkt 12 D der Tagesordnung nach durchaus erschöpfender Berichterstattung mitteilte, daß die beiden noch für dieses Thema in Aussicht genommenen Mitreferenten auf das Wort

verzichten wollten. — Über den Wechsel des Versammlungslokals schien trotz der Apothekerpreise für Fröstungsbedürfnisse allseitige Zustimmung zu herrschen. Mit Recht, die Akustik ist gut, und sie wäre noch besser zur Geltung gekommen, wenn die Mitteilungen über Erlebnisse der vorausgegangenen Tages- und Nachtstunden außerhalb des Vereinssaales gemacht worden wären. — Haben die Mitglieder rückblickend Ursache mit dem Ergebnis der Verhandlungen zufrieden zu sein, um wieviel mehr der Vorsitzende, der die Überzeugung mit sich nehmen konnte, daß wir es seiner Geschicklichkeit und Entschiedenheit zu verdanken haben, wenn die umfangreiche Tagesordnung in der für ihre Erledigung in Aussicht genommenen Zeit durchberaten werden konnte.

### Der Untergang der Viermastbark »Optima«

und das Ergebnis der Untersuchung dieses Seeunfalles durch das Seeamt zu Hamburg haben nautische Kreise in Erstaunen gesetzt. Einmal, weil die Strandung durch eine Anzahl so schwerer navigatorischer und seemannischer Vergehen herbeigeführt wurde, von denen jedes einzelne glücklicherweise eine seltene Erscheinung auf deutschen Schiffen ist, und auf der anderen Seite, wegen der milden Auffassung des Seeamts. Ruft man sich einige Patententziehungen aus letzter Zeit ins Gedächtnis, wir erinnern nur an den Fall »Kurfürst«, wo dem Steuermann sein Schifferpatent entzogen wurde, weil er den Kapitän nicht rechtzeitig genug geweckt hatte und weil er sich in der Sichtigkeit der Luft täuschen ließ, dann ist das vorliegende Urteil ein Beispiel von ganz auffallender Liberalität. Da wir wohl von dem Verdacht frei sind, die Interessen der Kapitäne und Schiffsoffiziere gegenüber der seeamtlichen Rechtsprechung ungenügend zu vertreten, dürfen wir, ohne mißverstanden zu werden, aussprechen, daß im vorliegenden Falle eine Patententziehung, wenn ihre Zulässigkeit überhaupt anerkannt wird, nicht unberechtigt gewesen wäre. Mit dieser Auffassung stehen wir auf der Seite derjenigen Schiffsführer und Schiffsoffiziere, die ihren verantwortlichen Beruf gewissenhaft ausführen und die durch diese Gewissenhaftigkeit ihren Stand heben wollen, damit das Ansehen seiner Vertreter nicht verkümmert, sondern ständig erhöht werde. Wer aber ein solches Ziel erstrebt, der muß zunächst Stränge an sich selbst üben und minderwertige Elemente als solche stigmatisieren, nicht aber über ihre Unfähigkeit den Mantel der Nachsicht decken. Im vorliegenden Falle hat sich der Schiffsführer seiner Stellung nicht gewachsen gezeigt, auch das Verhalten seiner nautischen Berater, der Steuerleute ließ viel, wenn nicht alles zu wünschen übrig. — Bei Wind SO, Stärke 9 wird am 15. Januar 4 h p. m. beim Nordhinder Feuerschiff das Schiff

über Backbordbug beigedreht und am 16. mittags als 52° 36' N und 3° 8' O observiert worden war, gehalt. Über Steuerbordbug lag das Schiff dann mit S 39° W-Kurs durchs Wasser bis um 12 Uhr, ging durch Halsen wieder über Backbordbug, über den es bis zum 17. um 2 h a. m. liegen blieb. Der Wind war nach NW, Stärke 2—3 und später auf WNW, Stärke 0—1 gegangen. Am Morgen des 18. wurde bei dunstiger Luft ein Blinkfeuer gesichtet, das der Steuermann von oben als Haaks-Feuerschiff ausmachte. Die Koppelung ergab mittags 52° 48' N 2° 58' O, also eine Position 2° östlicher von dem angeblichen Haaks-Feuerschiff. Durch das Seeamt wurde hierbei durch Nachrechnung der gesteuerten Kurse festgestellt, daß das Besteck außerdem um 24° falsch gerechnet worden war. Am 18. nachmittags wurde wieder gehalt; das Lot, das während der ganzen Tage je zweistündlich benutzt worden war, ergab eine Wassertiefe von 21 Faden mit Sand und Muscheln. Um 4 h p. m. wurde eine Boje gesichtet, gleich darauf saß das Schiff auf Haisborough Sand fest. Das als Haaks-Feuerschiff ausgemachte Fahrzeug war Smiths Knoll-Feuerschiff an der englischen Küste. — Man kann sich nun fragen, wie konnte angesichts der geschilderten Navigierung die Schiffsführung überhaupt für möglich halten, innerhalb so kurzer Zeit nach Haaks-Feuerschiff vertrieben zu sein? War, als das Feuerschiff vom H. Steuermann als Haaks-Feuerschiff ausgemacht wurde, nicht Mißtrauen am Platze? Umsomehr, als die Koppelung eine Position in der Nähe der englischen Küste ergab? Und als verschiedene Lotwürfe Sand und Muscheln zeigten, den charak-

teristischen Meeresgrund an der englischen Küste? Als das schwerwiegendste Moment kam aber die Entdeckung hinzu, daß bis zum 18. mittags, also bis nach dem Passieren des angeblichen Haaks-Feuerschiffs ständig falsche Lotwürfe in Rechnung gezogen worden waren. Aus hier nebensächlichen Gründen war jede Wassertiefenmessung fünf Faden verkehrt angenommen worden. Der Irrtum an sich, so bedauerlich er ist, kann vorkommen, nicht aber durfte die Revision aller bisherigen Lotungen unterbleiben, nachdem die Sachlage erkannt worden war. Wäre es geschehen, die Schiffsführung hätte sich überzeugt, daß die an demselben Mittage durch Koppelung festgelegte Position mit den Lotbefunden übereinstimmte, und daß das gesichtete Feuerschiff niemals dasjenige von Haaks sein konnte. — Nochmal, so entschieden wir jeder Patententziehung widersprechen, die sich mit den Bestimmungen des Gesetzes nicht in Einklang bringen läßt, so notwendig halten wir im Interesse der tüchtigen Kapitäne und Schiffsoffiziere, sowie im Allgemeininteresse die Anwendung dieser Maßregelung, wenn sich ergibt, »daß ein Schiffer oder Steuermann den Unfall oder dessen Folgen infolge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat.« Warum unsere ganzen Ausführungen? Damit eine solche vereinzelt dastehende milde Beurteilung, wie die hier vorliegende, nicht als Norm in Kapitäns- und Schiffsoffizierskreisen angesehen werde, was, da es sich dann um einen Trugschluß handeln würde, zu den unangenehmsten Folgen führen müßte.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Stevers.

### 4) Schleppvertrag. Unfall durch Schuld beider Schiffe. Hilfslohn.

Die dem Kläger gehörige Bark »Steinbeck«, mit einer Salpeterladung nach Hamburg unterwegs, war am 27. Februar 1902 in die Nähe von Norderney gekommen und nahm hier den Schlepper des Beklagten, »Unterweser X.« an, um sie für einen Lohn von £ 55 in den Hamburger Hafen zu schleppen. Mit einem Seelotsen an Bord der Bark erreichte der Schleppzug am Nachmittage des folgenden Tages Brunsbüttel, wo an Stelle des Seelotsen der Elblotse W. an Bord kam. Gegen 6½ Uhr wurde Brunshausen passiert. Das Wetter war klar, wenn auch am Horizont etwas dunstig; auf der Elbe ging Treibeis. Etwa eine Viertelstunde später lief die Bark dicht vor der Spierentonne J. K. auf den hier steil abfallenden Julssand, wobei die Schlepptrasse brach. Es war eine Stunde vor Hochwasser. Der Schlepper versuchte vergeblich,

unter Benutzung einer anderen Trosse, die Bark wieder in's Fahrwasser zu bringen. Auch in der nächsten Tide gelang dies nicht. Am 1. März traf ein Angestellter des Klägers mit dem Schleppdampfer »Fairplay V.« und zwei Leichtern an der Unfallstelle ein, und es wurden von der Ladung 70 Tonnen geleichtert. Am Nachmittage gelang es alsdann den erneuten Anstrengungen beider Schlepper, die Bark von der Sandbank frei zu bekommen. Das Abschleppen erfolgte bei dichtem Nebel, so daß die Bark zunächst bei Brunshausen an einer sicheren Stelle vor Anker ging. Am Morgen des 3. März erreichte die Bark alsdann im Tau beider Schlepper den Hafen von Hamburg.

Der Beklagte betrachtete es als Hülfsleistung in Seenot, daß der »Unterweser X.« die »Steinbeck« aus ihrer gefährlichen Lage auf Julssand in Sicherheit gebracht hatte, und erreichte beim Strandamt die Festsetzung eines Hilfslohnes von 3200 M.

Der Kläger beschritt dagegen den Rechtsweg und machte geltend, die Bark habe sich überall nicht in Seenot befunden, da sie in der Lage gewesen sei, sich durch Ableichterung wieder flott zu machen. Eventuell sei die Gefahr darauf zurückzuführen, daß der Führer des »Unterweser X.«, Kapt. B., das Angrundgeraten der Bark schuldhaft verursacht habe, indem er zu dicht an dem rechts liegenden Tonnenstriche entlang gefahren sei. Für Befreiung aus einer durch den Hülfeleistenden selbst schuldhaft herbeigeführten Seenot aber könne eine Vergütung nicht gefordert werden. Mindestens aber liege eine bedeutende Übersetzung des zuzubilligenden Betrages vor. Der Beklagte trat dem entgegen und legte dar, daß die Schuld an dem Auflaufen der Bark lediglich den Lotsen W. treffe, der den richtigen Kurs nicht rechtzeitig angegeben habe.

Außer der Versagung des Hilfslohnes forderte der Kläger ferner — gestützt auf die erwähnte Behauptung, daß Kapt. B. das Festgeraten der Bark verschuldet habe — Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 3825 *M* als Ersatz des ihm dadurch zugefügten Schadens (Zeitverlust, Entlohnung des Schleppers »Fairplay V.«, Leichterkosten u. s. w.)

Der Prozeß führte zu einem Urteile des hanseat. Oberlandesgerichts, worin der Fall einer Hülfeleistung in Seenot als gegeben erachtet und zugleich angenommen wurde, daß sowohl der Schlepperkapitän B., wie auch der Lotse W. durch fahrlässige Navigierung den Seeunfall verschuldet hätten. Beider Schuld wurde gleich hoch bewertet, und hieraus die Folgerung gezogen, daß der Schadenersatzanspruch der Bark gegen den Schlepper zur Hälfte begründet, zur Hälfte aber unbegründet sei. Der Hilfslohn wurde an sich auf 1000 *M* herabgesetzt, hiervon aber dem Beklagten aus dem gleichen Grunde ebenfalls nur die Hälfte zuerkannt.

Beide Teile legten Revision ein, das Reichsgericht hat aber das Urteil des hanseat. Oberlandesgerichts bestätigt.

Das Oberlandesgericht hatte angenommen, daß die nautische Leitung des Schleppzuges in erster Linie dem Führer des Schleppers, Kapt. B., obgelegen habe, daß es daneben aber auch Pflicht des an Bord der Bark befindlichen Lotsen W. gewesen sei, die Kurshaltung des Schleppers ständig zu beaufsichtigen und bei Fehlern einzugreifen. Abgeleitet war das aus Art und Natur der vereinbarten Schlepppreise, aus Anschauungen, die in den beteiligten Schiffsfahrtskreisen herrschen und aus einer Unterhaltung, die einige Zeit vor dem Unfälle zwischen dem Lotsen W. und dem Kapitän B. stattgefunden hatte.

Der Beklagte griff diesen Ausgangspunkt an und suchte darzulegen, daß der Schleppvertrag, weil er sich auf die Bugsierung eines großen Seeschiffes durch einen kleinen Dampfer bezogen habe,

nur auf die Leistung von Vorspanndiensten gerichtet gewesen, und daher nicht als Werkvertrag (§ 631 B. G. B.), sondern als Dienstvertrag (§ 611 B. G. B.) aufzufassen sei. Daraus folge, daß die nautische Leitung des Schleppzuges nicht dem Schlepper, sondern dem geschleppten Schiffe obgelegen habe, an dessen Bord sich auch der mit dem Fahrwasser am besten vertraute Lotse befunden habe.

Das Reichsgericht erklärt diesen Angriff für unberechtigt. Es sei unrichtig, daß der Schleppvertrag bloß auf die Leistung von Vorspanndiensten gegangen sei. Nach der getroffenen Vereinbarung habe der »Unterweser X.« die »Steinbeck« für einen Lohn von *£* 55 nach Hamburg schleppen sollen. Demnach seien nicht Dienste schlechtlin (§ 611) zugesagt, sondern ein durch Dienstleistung herbeizuführender Erfolg (§ 631 Abs. 2). Unzweifelhaft habe daher Werkvertrag vorgelegen. Andererseits könne hieraus allein aber noch nicht gefolgert werden, daß die nautische Leitung des Schleppzuges, insbesondere, worauf es hier ankomme, die genauere Bestimmung des bei der Flußfahrt einzuschlagenden Kurses, dem Schlepper, als dem »Unternehmer des Werkes« obgelegen habe. Es sei sehr wohl möglich und mit dem Begriffe des Werkvertrages keineswegs unvereinbar, daß in dieser Hinsicht dem »Besteller« oder dessen Leuten, im vorliegenden Falle also der Besatzung der Bark, die Pflicht obgelegen habe, die Kurshaltung derart zu leiten, daß auf dem Schlepper im einzelnen nur nach Weisung gesteuert werden sollte. Dies wäre dann im Sinne des Gesetzes eine Handlung des Bestellers gewesen, die bei der Herstellung des Werkes erforderlich war (§ 642).

Allgemeine Regeln darüber aber, wem die nautische Führung des Schleppzuges in bezug auf den einzuschlagenden Kurs obliege, lassen sich nicht aufstellen. In einem Falle wird dies ausschließlich Sache des Schleppers sein und das geschleppte Schiff nichts zu tun haben, als dem Schlepper aufmerksam nachzusteuern, in einem anderen Falle wird die Leitung ausschließlich dem geschleppten Schiffe obliegen und der Schlepper nichts zu tun haben, als die ihm von diesem anbefohlenen Bewegungen auszuführen. Ein Beispiel für den ersteren Fall ist der aus einer größeren Zahl von Anhangsfahrzeugen bestehende Binnenschleppzug. Ein Beispiel der zweiten Art das große Seeschiff im Hafen, das zu seiner Fortbewegung zwei oder drei kleine, an verschiedenen Stellen dicht bei ihm vertaute Schlepper angenommen hat, die gewissermaßen nach außen verlegte Maschinen des Seeschiffes darstellen, und nur einheitlich von dessen Bord ausgeleitet werden können und sollen. Zwischen diesen beiden äußersten Grenzfällen sind mannigfache Abstufungen denkbar, wo eine verschieden geartete Teilung der Navigierung vorkommen kann.



Es ist Auslegung des Einzelvertrages, was nach Lage der Umstände als gewollt anzunehmen ist.

Von diesem zutreffenden Standpunkte aus hat das Oberlandesgericht die Besonderheiten des vorliegenden Vertrages geprüft und das vorhin erwähnte Ergebnis gewonnen. Rechtlich ist dies nicht zu beanstanden.

Die Schuld an der Strandung der Bark hatte das Oberlandesgericht dem Führer des Schleppers und dem Lotsen W. gleichmäßig zugemessen. Kapt. B. habe versäumt, auf die Tonnen genügend Obacht zu geben; hätte er dies getan, so würde er über die Unrichtigkeit des eingeschlagenen Weges nicht im Zweifel gewesen sein können. Der Lotse W. aber habe dadurch gefehlt, daß er nach der Durchkreuzung des dunklen Sektors vom Brunsenhansenfeuer geduldet habe, daß der Schleppzug einen Kurs verfolgte, der viel zu dicht bei den Steuerbord-Tonnen lag. Das Verschulden beider sei dem Grade nach und nach dem Gesichtspunkte der Verursachung des Schadens gleich zu bewerten. Die hiergegen von der Revision des Beklagten erhobenen Angriffe werden vom Reichsgerichte zurückgewiesen.

Daraus ergibt sich für den Schadenersatzanspruch des Klägers die Folgerung, daß dieser zur Hälfte berechtigt, zur Hälfte unbegründet ist. Die Revision des Klägers sucht dies mit Unrecht in Zweifel zu ziehen. Der Kläger, als Reeder der »Steinbeck«, hat an und für sich allerdings zwei Schuldner, die ihm solidarisch für den ganzen Schaden haften: den Lotsen W. wegen der mangelhaften Erfüllung der ihm vertragsmäßig obliegenden Lotsenpflichten und den Beklagten, der als Reeder des Schleppers »Unterweser X.« für das Verschulden des Kapt. B. in der Ausführung des Schleppvertrages nach §§ 485, 486 H. G. B. mit Schiff und Fracht einzustehen hat. Der Beklagte aber kann sich wie jeder Schuldner des Einwandes aus § 254 B. G. B. bedienen, daß bei der Entstehung des Schadens, den er ersetzen soll, ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat. Nun steht hier freilich nicht ein Mitverschulden des Klägers selbst in Frage, sondern ein Mitverschulden der Besatzung seiner Bark, zu der nach § 481 H. G. B. auch der Lotse gehört. Für die Schuld der Besatzung seines Schiffes aber hat der Kläger einzustehen, und diese dem Seerechte eigentümliche Haftung des Reeders für die Schiffsbesatzung muß auch im Rahmen des § 254 B. G. B. Anwendung finden, mit anderen Worten, der Reeder, der wegen eines seinem Schiffsvermögen zugefügten Schadens gegen einen anderen Reeder Ersatzansprüche erhebt, muß sich den Einwand gefallen lassen, seine eigene Schiffsbesatzung habe durch ein Verschulden in der Ausübung ihrer Dienstverrichtungen den Schaden mitverursacht.

Was sodann den Anspruch des Beklagten auf

einen Hilfslohn nach § 740 H. G. B. anlangt, so sind die gesetzlichen Voraussetzungen dieses Anspruches vom Oberlandesgerichte in bedenkenfreier Weise festgestellt. Der Schlepplohn ist nur Gegenleistung für den eigentlichen normalen Schleppdienst, nicht Vergütung für außerordentliche Hülfeleistungen, und wenn der Schlepper auch verpflichtet ist, bei einem Unfälle, der die Fortsetzung der Reise unmöglich macht, das geschleppte Schiff nicht einfach seinem Schicksale zu überlassen, so kann er doch für eine Hülfeleistung, die andere Dienste als die ausbedungenen umfaßt, den gesetzlichen Lohn beanspruchen. Andererseits kann ein Schiff, das nach einem Unfälle einem anderen Beistand leistet, dann einen Hilfs- oder Bergelohn nicht fordern, wenn es durch eigene Verschuldung die Hilfsbedürftigkeit des anderen Schiffes herbeigeführt hat. Wenn der Schlepper durch eigene Schuld das geschleppte Schiff in Seenot gebracht hat, so ist er kraft seiner Schadenersatzpflicht gehalten, es aus diesem Zustande wieder zu befreien. Wäre die Hülfe in einem solchen Falle von einem dritten Schiffe geleistet, so würde der diesem zu gewährende Hilfslohn den vom Schlepper zu ersetzenden Schaden bilden oder vermehren.

Im vorliegenden Falle ist indes die Hilfsbedürftigkeit des geschleppten Schiffes nicht ausschließlich auf ein Verschulden des Schleppers, sondern auf die gleichmäßige schuldhaft Verursachung beider Teile zurückzuführen, sowohl auf ein Verschulden der Besatzung des Schleppers, als auch auf ein Verschulden der Besatzung des geschleppten Schiffes in bezug auf die ordnungsmäßige Mitarbeit bei der Schleppreise. Die Revision des Klägers macht geltend, daß auch für diesen Fall der obige Grundsatz Platz greifen müsse und dem Schlepper ein Anspruch auf Hilfslohn zu versagen sei, weil er selbst die Hilfsbedürftigkeit des anderen Schiffes mitverursacht habe. Dem kann indes nicht beigetreten werden. Der Grundsatz der Schadenteilung, der in der Vorschrift des § 254 B. G. B. seinen Ausdruck gefunden hat, muß zu einem anderen, der Billigkeit allein entsprechenden Ergebnisse führen. Es ist demnach als richtig anzuerkennen, wenn das Oberlandesgericht in sinngemäßer Anwendung des § 254 angenommen hat, daß der Hilfslohn in einem solchen Falle nach dem Maßstabe als zu Recht bestehend anzuerkennen sei, der für die Verteilung des Schadens entscheidet, hier also bei gleichwiegendem Verschulden zur Hälfte. Wäre in einem solchen Falle die Hülfe von einem dritten Schiffe geleistet worden, so würde das gerettete Schiff den Lohn, den es dem dritten bezahlt hat, von dem Schlepper auch nur zur Hälfte ersetzt erhalten, zur Hälfte aber selbst tragen müssen.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 17. Dezbr. in Sachen Knöhr & Burchard :/ Unterweser. Rep. I. 353/04.

## 36. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins.

### I. Tag.

**Satzungsänderungen.** Von einer Generaldebatte wurde abgesehen, weil die anwesenden Vertreter der Vereine ausgiebige Gelegenheit gehabt hatten, sich mit dem Entwurf einer Kommission zu beschäftigen, deren Mitglieder wiederum als Sprecher ihrer Vereine deren Ansicht vorgetragen hatten. Aus der Spezialdebatte dürfen als besonders bemerkenswerte Beschlüsse hervorgehoben werden: 1) Daß der Antrag, den Deutschen Nautischen Verein zum »Eingetragenen Verein« zu machen, abgelehnt wurde, weil die Voraussetzung für seine Verwirklichung, wonach alle Körperschaftlichen Mitglieder eingetragene Vereine sein müssen, nicht zutrifft; 2) daß in der Beitragsleistung der Vereine ein Modus gefunden wurde, der dem Stande der Kassenverhältnisse Rechnung trägt, ohne weder die großen und die kleinen Vereine, noch auch die Einzelmitglieder allzuschwer zu belasten; 3) die Wahl eines siebengliedrigen Vorstandes von je einem Vertreter aus den drei Hansestädten, aus Mecklenburg und Oldenburg und zwei Vertretern aus Preußen; 4) die Anstellung einer vom Vorsitzenden zu ernennenden Hilfskraft; 5) die Bestimmung, daß kein Verein mehr als drei Stimmen haben dürfe. Der Annahme der aufgezählten und zahlreicher anderer Beschlüsse ging eine sehr lebhaft ausgeführte Aussprache voraus, die den ganzen Tag in Anspruch nahm.

### II. Tag.

**Entwurf eines Transportversicherungs-Gesetzes.** Der Referent Herr Rodenacker, Danzig, stellte und begründete in ausführlicher Weise den folgenden Antrag:

I. Die Transportversicherung kann weder in das »Gesetz über den Versicherungsvertrag« aufgenommen werden, noch im Handelsgesetzbuch verbleiben. Sie bedarf nach Analogie des See-Unfallversicherungsgesetzes eines besonderen Gesetzes.

A. Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches sind seit ihrer Einführung durch die Allgemeinen Versicherungsbedingungen in den Hansestädten zu subsidiärer Geltung herabgesetzt; dieser Zustand würde nicht nur fortbestehen, sondern auch auf die Binnen-Transportversicherung ausgedehnt werden, welche der Rechtsgleichheit halber ebenfalls in das H. G. B. aufgenommen werden müßte. Auch entspricht der zehnte Abschnitt des H. G. B. in vielen Punkten nicht mehr den heutigen Anschauungen.

B. Die Aufnahme in das allgemeine »Gesetz über den Versicherungsvertrag« ist ausgeschlossen, weil in der Transportversicherung

- a) bei Schließung des Vertrages, bei der Anzeigepflicht und in anderen wichtigen Abschnitten der Versicherungsnehmer und nicht der Versicherte dem Versicherer als Partei gegenübergestellt werden muß;
- b) der absolute Begriff der Taxe, der Begriff der Gefahrveränderung und die Haftung des Versicherers bei mehreren Unfällen über die Versicherungssumme hinaus aus dem H. G. B. beibehalten werden muß;
- c) die Veräußerung der versicherten Sache nur bei einer Zeitversicherung auf Schiff oder Fracht auf das Versicherungsverhältnis Einfluß haben darf;
- d) die Folgen der Verletzung der Anzeigepflicht nicht von einem Verschulden des Versicherten abhängig gemacht werden dürfen;

e) eine Vereinbarung über das Erlöschen der Ansprüche oder einen sonstigen Rechtsnachteil bereits für den Fall des Verschuldens des Versicherten zulässig sein muß.

II. Die Transportversicherung ist sowohl von dem Aufsichtsgesetz als auch von allen zwingenden Bestimmungen befreit.

A. Sicherung der wichtigsten Vorschriften durch zwingende Bestimmungen ist erforderlich weil

- a) die meisten binnenländischen Versicherten kein Kenntnis von den Allgemeinen Versicherungsbedingungen haben, da diese Bedingungen weder in den Versicherungsscheinen aufgenommen sind, noch ihnen übergeben werden, was bei Geltung des § 10 des Aufsichtsgesetzes erforderlich wäre;
- b) der einzelne Versicherte nicht imstande ist, den in großen Verbänden vereinigten Versicherern gegenüber Abänderungen der Allgemeinen Versicherungsbedingungen durchzusetzen;
- c) die Vertreter der Versicherten in den Hansestädten, auf deren Genehmigung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen und ihrer Abänderungen die Versicherer sich zu berufen pflegen, nicht als geeignete Vertreter der sonstigen Versicherten gelten können, da

1. die Anschauungen der Versicherten der Hansestädte durch langjährige ausschließliche Anwendung der am Platze geltenden Bedingungen an diese gewöhnt sind;
2. die bedeutendsten Versicherten in den Hansestädten zugleich als Aktionäre Versicherer sind; und
3. die Gesellschaften, die ihren Sitz in den Hansestädten haben, den daselbst domizilierten Versicherten Vergünstigungen (z. B. die Nichtanwendung der Minimal-Coscotaxe) einräumen.

B. Können die wichtigsten zwingenden Bestimmungen nicht durchgeführt werden, dann ist die Ausdehnung des Aufsichtsgesetzes vom 12. Mai 1901, soweit es die Genehmigung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen anordnet, auf die Transportversicherung erforderlich.

Außerdem geben die Leitsätze eine Reihe von Vereinbarungen, durch welche von den Vorschriften des Gesetzes zum Nachteile der Versicherten abgewichen wird und die für das neue Gesetz zwingend zu verbieten sind.

In der Transportversicherung muß in den folgenden drei Punkten eine strengere Auffassung über die Pflichten des Versicherten und des Versicherungsnehmers gegenüber dem Versicherer durchgeführt werden, als sie dem Gesetzesentwurf zu Grunde gelegt ist:

- a) der Versicherte hat grundsätzlich sein Verschulden zu vertreten, und nicht nur Vorsatz oder Fahrlässigkeit;
- b) er hat auch ohne Verschulden seine unrichtige Anzeige und die von ihm vorgenommene oder gestattete Veränderung der Gefahr zu vertreten;
- c) er hat nach dem Eintritt des Versicherungsfalles dem Versicherer gemäß den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Beläge zu liefern.

Dagegen sind die folgenden Abänderungen der Vorschriften des Gesetzesentwurfes und des Handelsgesetzbuches im Interesse der Versicherten erforderlich:

- a) die Beseitigung der Haftung des Reeders für unverschuldete Seeuntüchtigkeit;
- b) die Bestimmung der Seetüchtigkeit unter Beschränkung auf den guten Zustand des Schiffes und der Maschine, und auf die Vollständigkeit der Ausrüstung; und unter ausdrücklichem Ausschluß dessen, was zur maritimen Tätigkeit des Kapitäns oder Schiffers gehört, wie Benutzung der Ausrüstung, Stauung usw., sowie der relativen Seetüchtigkeit in bezug auf die Ladung und ähnlichem;
- c) Einführung des vollen Abandonrechts, nach den Grundsätzen des constructive total loss; falls nicht zu erreichen, dann auch Beseitigung des Abandonrechts der Versicherer, im H. G. B. §§ 841, 842, D. E. §§ 103, 104;
- d) Feststellung, daß bei der Ermittlung der Reparaturunwürdigkeit des Schiffes die Kosten der Hinschaffung des Schiffes zum Reparaturhafen, wie Hilfs- und Bergelöhne, mitzurechnen sind, auch wenn sie bereits bezahlt sind;
- e) die Aufnahme sämtlicher Vereinbarungen, welche Vorschriften des Gesetzes abändern, in den Versicherungsschein;
- f) eine angemessene Frist zur Rückdeckung für den Versicherten im Falle des Konkurses des Versicherers;
- g) der Fortfall der Vorschriften über die zufällige Gefahrerhöhung;
- h) der Fortfall der Anzeige bei Versicherung eines Interesses in Anteilen bei mehreren Versicherern;
- i) der Fortfall der Anzeige bei Veräußerung der versicherten Sache außer bei Zeitversicherung eines Schiffes;
- k) Ausschluß der Haftpflichtversicherung für Kollisionen aus dem Umfang der Gefahr bei der Versicherung des Schiffes unter Einfügung der Vorschrift, daß diese Haftpflichtversicherung unter das Transportversicherungsgesetz fällt, falls nicht besonders vereinbart ist, daß sie unter den Haftpflichtversicherungsabschnitt des Gesetzes über den Versicherungsvertrag fallen soll.

Der Korreferent, Herr Direktor Plass, Hamburg, wandte sich in einer großangelegten mit großem Beifall aufgenommenen Rede gegen einzelne Bestimmungen des Entwurfes, sowie, ohne besondere Anträge zu stellen, hauptsächlich gegen die Tendenz im Transportversicherungsgesetz, wonach dem deutschen See-Versicherer Bedingungen auferlegt werden sollten, die er, als das See-Versicherungsgeschäft international sei, ohne Schädigung seiner vitalsten Interessen nicht zu erfüllen vermöge. In einer großen Anzahl von Beispielen aus der Praxis heraus, bewies der Redner, die Stichhaltigkeit seiner Befürchtungen. Die Herren Reck, Bremen, Bramslöw und Dr. Gütschow, Hamburg, wandten sich mit kurzen Worten gegen mehrere Anträge des Referenten und erklärten, daß sich die schwierige Materie, weil sie noch nicht genügend geläutert sei, nicht zu einer Besprechung in der Vollversammlung des Vereins eigne. Der Antrag-Reck, gegen jede weitere Diskussion und für Absetzung des Gegenstandes von der Tagesordnung, fand die einstimmige Annahme der Versammlung.

**Abgabefreiheit auf natürlichen Wasserstraßen.** Der Vortrag des am Erscheinen verhinderten Referenten Herrn Direktor Böger, Hamburg, wurde von Herrn Inspektor Opitz verlesen. Indem er die Zusammengehörigkeit der Interessen von See- und Binnenschifffahrt in dieser Frage ausführlich nachgewiesen hatte, besprach er die Kundgebungen der Regierung und die Beschlüsse des preussischen Abgeordnetenhauses, um dann den Nachweis zu bringen, daß die in Aussicht genommenen Abgaben eine ganz bedeutende Belastung der Schiffsabgabensinteressenten darstellen. Hierauf wies der Referent darauf hin, daß Österreich und Frankreich, ebenso wie Belgien sich aufs lebhafteste bemühen würden, den Verkehr nach ihren und den deutschen Grenzgebieten von Deutschland

abzuziehen, was Österreich heute bereits aufs eifrigste und nachdrücklichste versuche. Durch die Abgaben würde die Binnenschifffahrt ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Eisenbahn vollends einbüßen. Die Wirtschaftspolitik, wie sie vorgeschlagen werde, die behaupte, daß die Abgabefreiheit der Ströme eine Bevorzugung einzelner Landesteile sei und nur einem beschränkten Interessentenkreise zugute komme, sei das Gegenteil von Vernunft, denn dann würde man an der Wasserkante mit Recht fordern können, daß man vom Staate eine Entschädigung dafür erhalte, daß an der See keine Kohlen- und Kalibergwerke liegen. Redner schlug folgende Resolution zur Annahme vor:

*»Angesichts der von der Königl. Preuss. Regierung ausgesprochenen Absicht, Schiffsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen erheben zu wollen, erklärt der Deutsche Nautische Verein, daß er solche Bestrebungen als durchaus ungerechtfertigt und verkehrsföndlich ansehen muß, weil hinsichtlich der Stromregulierungen heute und in Zukunft keinerlei andere Gesichtspunkte in Betracht kommen können als sie schon 1870 bei Festlegung der Reichsverfassung bestanden haben, weil die heute in der Flußschifffahrt in beweglichen und unbeweglichen Gütern angelegten unzähligen Millionen eine unberechenbare Entwertung erfahren und viele Einzelexistenzen dadurch vernichtet würden und weil schließlich dem Auslande ein großer Teil des Verkehrs zufallen würde, den die deutsche Fluß- und Seeschifffahrt heute zu besorgen hat. Der Deutsche Nautische Verein bittet alle in Betracht kommenden gesetzgebenden Körperschaften, den Bestrebungen auf Erhebung von Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen ihre Zustimmung zu versagen.«*

In der nun folgenden lebhaft geführten Aussprache wandte sich zunächst Herr Dr. Gütschow entschieden gegen die ihm in der hamburgischen Presse unterschobene Behauptung, wonach er im hamburgischen Nautischen Verein der Abgabenerhebung das Wort geredet haben solle. Er stehe im Gegenteil auf dem Boden des Böger'schen Antrages, wenn er auch der Erhebung von Abgaben zur Verzinsung und Amortisierung der für außergewöhnliche Verbesserungen natürlicher Wasserstraßen aufgewendeten Mittel eine gewisse Berechtigung nicht gerade absprechen wolle. In ähnlichem Sinne äußert sich Herr Syndikus Rösing, Bremen und befürwortet eine Milderung in der vorgeschlagenen Resolution. Herr Dr. Ehlers, Hamburg, der die Berechtigung zur Abgabenerhebung vom juristischen und verfassungsrechtlichen Standpunkt in einer Betrachtung unterzieht und insbesondere auf § 4 Abs. 9 der Reichsverfassung hinweist, kommt zu dem Ergebnis, daß die Abgabenerhebung auf Elbe und Rhein nur mit Zustimmung des Reiches und der an der Abgabefreiheit beteiligten Vertragsstaaten möglich sei. Nachdem sich noch die Herren Leo, Königsberg und Rösing geäußert hatten, nahm der Verein den Antrag Opitz an.

**Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal.** Wegen Verhinderung des Referenten Herrn Kapt. Pulis, Hamburg, übernahm Herr Dr. Ehlers das Referat. Er schildert unter Benutzung umfangreichen Materials die Bewegung in englischen und deutschen Schiffsabgabenskreisen gegen die Art der Abgabenerhebung der Suezkanal-Gesellschaft und erläutert an Beispielen die Belastung der Schellderckschiffe. Bei Schiffen mit Poop und Brücke oder Forecastle und Brücke soll von der Vermessung nur der Raum ausgenommen werden, welcher der Länge der Luken des Kohlen- und des Maschinenraums entspricht, wie oben. Unter Länge des Schiffes ist im Vorstehenden in allen Fällen die Entfernung zwischen der Innenseite des Vorderstevens in Mittelhöhe des Forecastle und der Innenseite des Heckstützens in Mittelhöhe der Poop zu verstehen. Falls ein Schiff zu irgend einer Zeit während seines Durchgangs durch den Suezkanal Waren oder Proviant



in einen der von der Vermessung ausgenommenen Räume verladet, so muß die Gesamtheit dieses Raumes von diesem Moment an in die Vermessung einbezogen und soll nicht mehr in Abzug gebracht werden. Redner empfiehlt folgende Resolution:

*»Der Nautische Verein verurteilt aufs schärfste den neuen Modus der Suezkanal-Kompagnie mit Bezug der Behandlung der Shelterdecks, und der in Decksaufbauten befindlichen Räume. Er erklärt die Einsetzung einer internationalen Konferenz zur Revision der Vorschriften der Suezkanal-Company für in hohem Maße erwünscht, um zu erwirken, daß möglichst bald eine angemessene Herabsetzung der Suezkanalgebühren stattfindet, jedenfalls aber die erwähnten Schifferräume nur dann, wenn Ladung darin gefahren wird, zur Gebührenzahlung herangezogen werden.«*

Herr Direktor Leist, Bremen, der die Berechtigung der Klagen aus Reedereikreisen über die Höhe der Abgaben nicht bestreitet und deshalb die Resolution unterstützt, wendet sich gegen ihren letzten Satz, »jedemfalls aber . . . herangezogen werden«, weil die Erfüllung des dort ausgesprochenen Wunsches zu Mißbräuchen Anlaß geben könne. Nachdem sich der Referent zur Zurücknahme dieser Worte bereit erklärt hatte, wurde der übrige Teil seines Antrages einstimmig angenommen.

**Internationale Schiffsvermessung.** Der Referent, Herr C. Schroedter, Hamburg, rekapitulierte die Stellungnahme der einzelnen Vereine zu dieser Frage, und kam, nachdem er die praktischen Vorzüge des gegenwärtigen Vermessungsgesetzes beleuchtet hatte, zu der Feststellung, daß es besser sei, den gegenwärtig erträglichen Zustand beizubehalten, als Vorschlägen wie sie von Schweden ausgegangen seien, zuzustimmen, von denen man nicht wisse, was sie bringen würden. Demgemäß stellte er folgenden Antrag:

*»Als Ergebnis der vorgenommenen Erhebungen über die Zweckmäßigkeit einer internationalen Schiffsvermessung erklärt der Deutsche Nautische Verein, daß er Abänderungsanträge zu der deutschen Vermessungsordnung vom 1. März 1895 nicht zu stellen habe, daß er es jedoch als sehr erwünscht betrachten würde, wenn auch in solchen Ländern der deutsch-englische Meßbrief Anerkennung fände, in denen gegenwärtig deutsche Schiffe zum Nachteil ihrer Reeder nachvermessen werden.«*

Nachdem sich noch die Herren Prof. Dr. Schilling, Bremen und Rodenacker, Danzig, geäußert und eine Abänderung der Resolution vorgeschlagen hatten, wurde der Antrag—Schroedter vom Verein angenommen.

**Vermessung, Klassifikation und Versicherung.** Der Referent Herr Prof. Schütte, Danzig, beginnt mit der Geschichte der Vermessung der Schiffe, die er eingehend behandelt, und gibt sodann eine große Masse ziffernmäßigen, theoretischen Materials, um die Art und Weise darzustellen, wie sich die Schiffsvermessung nach und nach herausgebildet habe und nach welchen Formeln diese, sowie die Klassifikation der Schiffe erfolgt. Er gibt eine Reihe entsprechender Berechnungen und sucht nachzuweisen, daß diese Klassifikation als bestes Hilfsmittel für die Assekuranz betrachtet werden müsse. Zum Schluß beantragt er die Wahl einer Kommission, welche die einschlägigen Fragen ausarbeitet und der Bildung einer internationalen Konferenz näher tritt, die aus Reedern, Mitgliedern der Klassifikationsgesellschaften, aus Assekuradeuren und Ingenieuren zusammengesetzt ist. Es wäre nicht ausgeschlossen, daß der Kaiser das Protektorat und der Großherzog von Oldenburg den Ehrenvorsitz einer solchen internationalen Konferenz, welche sich mit der einheitlichen Regelung der Vermessungsbestimmungen, der Klassifikationsvorschriften und der Assekuranz-Bedingungen befaßt, übernehmen werden. Nachdem Herr Schroedter, Hamburg, gegen den Teil des Antrages gesprochen hatte, der sich mit der Schiffsvermessung beschäftigt, wandte sich Herr Direktor Plass, Hamburg, gegen

die Vorschläge des Referenten, soweit sie zu der Versicherung Stellung nehmen. Er ließ sich in seinen Ausführungen von dem Grundsatz leiten, daß für die Versicherer aus der Gesamtsumme praktischer Erwägungen ohne Ansehung der sogenannten Klassifikation diejenigen Momente herausgesucht werden, die bei der Bemessung von Prämien für das Risiko in irgend einer Weise von Bedeutung sein können. Entscheidend müsse die Erfahrung der Reeder und der Versicherungs-Gesellschaften sein.

Hierauf heben die Herren Direktor Pagel, Ulrich, Prof. Laas, Geh. Rat Flamm und Reg.-Rat Dr. Rieß das praktische Moment, als das ausschlaggebende bei der Feststellung der Klassifikationsvorschriften in den Vordergrund und stellen sich damit in Gegensatz zu den Vorschlägen des Referenten. Nachdem Herr Kommerzienrat Howaldt an einem praktischen Beispiel nachgewiesen hatte, daß die Vorschläge des Referenten für eine Abänderung der Klassifikationsvorschriften einer Prüfung wohl wert seien, wurde beschlossen, die ganze Materie dem Vorstände des Deutschen Nautischen Vereins zur weiteren Prüfung zu überlassen.

### III. Tag.

**Über die Tätigkeit der Deutschen Seewarte** im verflossenen Jahre gab ihr Direktor, Herr Kontreadmiral A. D. Herz eine übersichtliche Darstellung, die nicht allein ihres belehrenden Inhalts wegen, sondern auch wegen ihrer strengen Sachlichkeit sehr beifällig aufgenommen wurde. Für unsere Leser von besonderem Interesse war die Mitteilung, daß es hier monatlich von Herrn Prof. Dr. Herrmann veröffentlichte Wetterprognosen für den Nordatlantik einer eingehenden Prüfung durch eine für diesen Zweck ernannte Kommission unterzogen werden sollen. Erfreut wurde Herr Admiral Herz sein, wie er aussprach, wenn das Ergebnis der Prüfung günstig ausfiele, nicht allein, weil die Prognosen von einem deutschen Gelehrten, sondern auch, weil sie von einem Beamten der Seewarte aufgestellt würden.

**Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuermleute.** Der Referent Herr Dr. Boysen, Kiel, stellte sich auf den Standpunkt des Kieler Nautischen Vereins und der Kieler Handelskammer, wie er hier früher im 5. Rundschreiben bekannt gegeben ist. Seine Ausführungen gipfelten in dem Antrage, dem § 7 a der Bekanntmachung des Bundesrats vom 16. Januar 1904 folgende Fassung zu geben:

*»Die Zulassung zur Schifferprüfung auf großer Fahrt wird bedingt durch: a) die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 24 monatigen Fahrzeit als Steuermann in mittlerer oder großer Fahrt oder auf Schiffen von mindestens 400 cbm Brutto-Raumgehalt in kleiner Fahrt oder Küstenfahrt oder als Schiffer auf kleiner Fahrt. Die Fahrzeit auf Seeleichtern oder im Trajektdienst ist nicht anrechnungsfähig.«*

Der Korreferent, Herr Rodenacker, Danzig, begründet die ebenfalls in einem Rundschreiben bekannt gegebene Stellungnahme der Danziger Korporationen, die bekanntlich einer Abänderung der Bundesratsverordnung ablehnend gegenüberstehen, also die Fahrzeit in der Küstenfahrt nicht als anrechnungsfähig für den Besuch der Schifferschule anerkennen. Dieser Auffassung tritt Herr Hahn, Loer, insbesondere unter Bezugnahme auf die Inkonsistenz entgegen, wonach auf Schiffen über 400 cbm in der Küstenfahrt ein Steuermann an Bord sein müsse, seine Fahrzeit dagegen nicht angerechnet werde. Auf dem Boden dieser Auffassung, die sie näher begründen, stehen ferner die Herren Direktor Piper, Stettin und Dr. Bolte, Hamburg. Der Letztere sagt u. A.: Wenn es, wie die Gegner behaupten, unrichtig sein soll, einem Steuermann, der seine Fahrzeit in der Küstenfahrt zugebracht hat, nach erfolgreicher Ablegung der Schifferprüfung für große Fahrt, ein Schiff in großer Fahrt anzuvertrauen, dann ent-

spreche es noch weniger der allgemeinen Auffassung, einem Seemann der die vorschriftsmäßige Zeit als 3. und 4. Offizier auf transatlantischen Passagierdampfern gefahren und dann sein Schifferexamen gemacht habe, nun die Führung eines Schiffes in der Küstenfahrt anzuvertrauen. Auch Herr Kapt. Nachtwey, Lübeck, unterstützt, indem er verschiedene Beispiele aus der Praxis anführt, den Standpunkt des Referenten. Im Einklang mit den Vorrednern, soweit eine Abänderung des gegenwärtigen Zustandes als wünschenswert bezeichnet wird, steht auch Herr Prof. Schilling, dagegen hält er die Auffassung des Referenten schon dessentwillen zu weitgehend, als hätten auf dem Dispenswege gemildert werden und als die Anzahl der Betroffenen relativ klein sei. Aus diesen Gründen empfiehlt er, „daß die Fahrzeit in der Küstenfahrt bis zu zwölf Monaten angerechnet werde“. Diese Auffassung empfiehlt Herr Ministerialdirektor v. Jonquières einer Prüfung, da das Reichsamt des Innern geneigt sei, in eine Nachprüfung der Vorschriften einzutreten, falls nicht etwa der Wunsch geäußert würde, auch die Fahrzeit in der „Nahfahrt“ anrechnen zu wollen. Eine Auffassung, die wie verschiedene Kundgebungen aus der Mitte der Versammlung ergaben, nicht besteht. Nachdem der Herr Regierungsvertreter noch die Gründe kurz aufzählt, die das Reichsamt des Innern bei der Feststellung des Wortlauts des inkriminierten Paragraphen geleitet haben, wird der Antrag des Referenten angenommen.

**Ermässigung der von Schiffen an die auswärtigen Konsulate zu zahlenden Gebühren für Expedition sowie An- und Abmusterung.** In einem sehr ausführlichen Vortrag begründete der Referent, Herr Prof. Maass, Flensburg, den bekannten, in einem Rundschreiben veröffentlichten Antrag der Flensburger Handelskammer und stellt folgenden Antrag:

„Der Deutsche Nautische Verein wolle sich dafür aussprechen und in einer an die zuständige Stelle gerichteten Eingabe dahin wirken, daß

1) analog den englischen Bestimmungen über die von Schiffen an auswärtige Konsulate zu zahlende Expeditionsgebühr eine feste Gebühr von 250 Mk. pro Schiff festgesetzt werde, mit der Aufgabe, daß, ebenfalls, analog den englischen Bestimmungen bei einer Aufenthaltsdauer bis zu 48 Stunden die Schiffe von dieser Abgabe befreit bleiben, ebenso wie von jeder Gebühr in Häfen, an denen sich der Sitz eines Konsulats nicht befindet;

2) analog den in Schweden-Norwegen geltenden Bestimmungen bei der Anmusterung für den ersten Mann 150 Mk., für jeden weiteren Mann 80 Pfg. zu zahlen sind und dass die Abmusterung gebührenfrei ist.

Der Antrag wurde nach kurzer Debatte einstimmig angenommen.

**Internationales Prisenrecht und Kriegskontribande.** Hierzu hielt Herr Prof. Dr. Niemeyer, Kiel, eine anerkannte Autorität auf seerechtlichem Gebiete, einen sehr bedeutenden Vortrag, in dem er die in der nachstehenden Resolution niedergelegten Grundsätze von politischen, seerechtlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten geistreich beleuchtete.

„Der Deutsche Nautische Verein billigt über das internationale Prisenrecht und über Kontribande folgende Leitsätze:

1) Die Prisengerichtbarkeit wird in erster Instanz durch ordentliche Prisengerichtshöfe in einem im Prinzip gemäss dem Prisen-Reglement des Institut de droit international geordneten Prozessverfahren, in zweiter Instanz durch ein im Haag anschliessend an den Internationalen Schiedsgerichtshof einzurichtendes internationales Oberprisengericht ausgeübt.

2) Ein kriegführender Staat darf als Kriegskontribande nur Gegenstände behandeln, welche er rechtzeitig und deutlich durch öffentliche Erklärung als Kriegskontribande angekündigt hat und zwar mit Unterscheidung der Artikel, welche er als unbedingte („absolute“) und derjenigen, die er als bedingte („relative“) Kriegskontribande behandeln will.

3) Gegenstände, deren Zufuhr regelmässig friedlichen Lebensbedürfnissen dient, dürfen nur als bedingte („relative“) Kriegskontribande behandelt werden. Als solche kommen zur Zeit besonders in Betracht:

a) Geld, Edelmetalle;

b) Andere Metalle, Leder, Wolle, Baumwolle, Leinen, Hanf — roh und verarbeitet. — Nur soweit solche und ähnliche Stoffe zu Waffen, Munition, sonstigen Kampfmitteln, zu speziell militärischen Ausrüstungsstücken oder zu Maschinen verarbeitet sind, welche der Waffen- und Munitionsherstellung unmittelbar dienen, dürfen sie als unbedingte („absolute“) Kriegskontribande behandelt werden.

c) Baumaterialien.

d) Mineralien (insbesondere auch Schwefel und Salpeter), Holz, Teer, Harz, Pech. Fertige Sprengstoffe dürfen als absolute Kriegskontribande behandelt werden.

e) Handelsschiffe und Materialien für deren Herstellung und Ausrüstung.

f) Lebende Tiere (insbesondere auch Pferde, Maultiere, Maulesel, Esel).

g) Nahrungs- und Genussmittel, Viehfutter.

4) Die Wegnahme bedingter („relativer“) Kriegskontribande ist nur erlaubt, wenn bewiesen wird, dass diese im gegebenen Fall für die Kriegführung der Feinde bestimmt ist.

An der Diskussion beteiligte sich zunächst Herr Direktor Plass, Hamburg, der eine Abänderung der Einleitungsworte der Resolution (Dr. Niemeyer hatte anfänglich beantragt, den Reichskanzler zu ersuchen, auf den Abschluß von Staatskonventionen hinzuwirken, in denen festgesetzt werde:) veranlaßte, weil er sich von einer Initiative durch die Regierung keinen Erfolg verspreche, sowie überhaupt nicht an eine Verwirklichung der in der Resolution niedergelegten Wünsche glaube. Herr Dr. Gütschow, der vor fünf Jahren einen ausführlichen Vortrag über „Schutz des Privateigentums auf See“ gehalten und die Zustimmung des Vereins gefunden hatte, steht der Auffassung des Referenten günstiger als der Vorredner gegenüber, nur gibt er eine Weglassung der Punkte 2 und 3 zu erwägen, weil er eine Spezifikation der Gegenstände, die als Kontribande anzusehen seien, nicht für praktisch halte. Bei der Abstimmung wurde der durch Direktor Plass modifizierte Antrag—Dr. Niemeyer mit großer Mehrheit angenommen.

**Befahrung, Betonung und Bekämpfung der schleswigschen Westküste.** Der Referent, Herr Bürgermeister Dr. Schücking, Husum, begründet in längerer Ausführung folgenden Antrag:

„Der Deutsche Nautische Verein wolle an geeigneter Stelle die Bitte vortragen, dass der Plan der Befahrung der lange vernachlässigten Mittelhever vervollständigt, insbesondere eine Ergänzung der Winterbetonung der Hever erwirkt werde.“

Nachdem Herr Geh. Baurat Körte, als Vertreter des Königl. Preuß. Ministeriums für Öffentliche Arbeiten sehr weitgehende, beifällig aufgenommene Zusagen — die allerdings noch der Genehmigung des Landtages bedürfen — gemacht hatte, wurde der Antrag des Referenten angenommen.

**Befahrung der marokkanischen Küste.** Der Referent Herr Dr. Dursthoff, Oldenburg, begründet den folgenden, später einstimmig angenommenen Antrag:

„Der Deutsche Nautische Verein ersucht die Reichsregierung, in Gemeinschaft mit den an der Schifffahrt beteiligten Staaten, für ausreichende Befahrung der marokkanischen Küstenstrecke Sorge zu tragen.“

**Tag- und Nachtsignale für Schiffe vor einem Treibanker.** Der Referent, Navigationslehrer Hahn-Leer teilt diesen Vortrag in zwei Abschnitte. Im ersten beschäftigt er sich mit der Lösung der Frage: Sind solche Signale in der Seeschifffahrt überall nötig? Da er diese Frage bejaht, kommt er zu dem Schluß, daß die Einführung solcher Signale notwendig ist und daß es angebracht erscheint, von dieser Stelle aus die Reichsregierung um Einführung von Tag-, Nacht- und Nebelsignalen für Schiffe vor Treibanker zu ersuchen. Dieser Auffassung widersprechen die Herren Kapt. Bening, Stettin, Eckhoff, Emden und Schroedter, Hamburg, worauf der Referent, da er nur, wenn die Bedürfnisfrage bejaht würde, mit bestimmten Vorschlägen hervortreten will, seine Anregung zurückzieht.

**Vertiefung der Ems von Börsum bis zur Leerer Schleuse.** Hierzu begründet der Referent, Herr Navigationslehrer Hahn, Leer, folgenden mit großer Mehrheit angenommenen Antrag:

„Der Deutsche Nautische Verein wolle der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung stellen, ob das Fahrwasser

der Ems und Leda oberhalb Börsum (bei Emden) entsprechend der Wassertiefe des Hafens von Leer und dem Tiefgang der nach Leer und Papenburg befrachtet werden den Schiffe baldigst vertieft werden könne.“

Vorher äußerte sich noch Herr Geb. Baurat Eick in wohlwollendem Sinne, während Herr Kapt. Eckhoff, Emden, erklärte, die Resolution zwar nicht zu bekämpfen, ihr aber auch nicht zustimmen zu wollen, da sich diese Materie kaum für eine Besprechung im Deutschen Nautischen Verein eigne. Dieser Auffassung wird vom Referenten und von Herrn Meyer, Papenburg, entschieden entgegengetreten. Hiermit war die Tagesordnung erschöpft und der Vorsitzende Herr Geb. Rat Schultze schloß den 36. Vereinstag, nachdem er den Regierungsvertretern für ihre Unterstützung, den Schriftführern und den übrigen Mitgliedern für ihre Arbeit gedankt hatte. Allgemeine Zustimmung fanden die Schlußworte des Herrn Landesversicherungsrates Hansen, Kiel, der die geschickte Leitung hervorhob und die Versammelten veranlaßte, sich zu Ehren des Vorsitzenden und zum Dank für seine Müheverwaltung von ihren Plätzen zu erheben.

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Für die Reederei Heinrich F. C. Arp, Hamburg, ist der Rostocker A. G. »Neptun« der Auftrag zum Bau eines **Frachtdampfers** von 260'  $\times$  37'  $\times$  34' 3" Dimensionen und 2650 t Tragfähigkeit übertragen worden. Eine dreifache Expansionsmaschine mit Zylindern in den Abmessungen 435  $\times$  775  $\times$  1220 mm Dtr. und 840 mm Hub sollen dem Schiffe eine Fahrgeschwindigkeit von ca. 9 1/2 Knoten geben.

Der Norddeutsche Lloyd bestellte bei Joh. C. Tecklenborg A. G., Geestemünde einen **Passagierdampfer** vom Typ der Feldherrenklasse und beim Stettiner Vulkan ein Schwesterschiff des »Prinz Eitel Friedrich«; beide größer als ihre Vorgänger.

Die Bremer D. G. »Argo« bestellte bei G. Seebeck A. G. **zwei Dampfer** von 80 m Länge. Dieselbe Werft erhielt ferner den Auftrag zum Bau eines **Fischdampfers**.

Die Hamburg-Amerika Linie hat bei der Werft Seebeck in Bremerhaven **zwei Frachtdampfer** von je 1200 t Tragfähigkeit für den Rheindienst bestellt.

### Stapelläufe.

Am 18. Februar wurde auf der neuen Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft ein derselben von der Skandinavisk-Amerikansk-Petroleum-Aktieselskab in Kopenhagen in Auftrag gegebener **Stahl-Petroleumleuchter**, Stapel Nr. 253, glücklich ins Wasser gelassen. Der Leichter mißt: 128' 0"  $\times$  30' 1"  $\times$  10' 0", Tragfähigkeit ca. 500 t.

Auf der Schiffswerft von Joh. C. Tecklenborg A. G. in Geestemünde lief am 20. Februar der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmte Dampfer »Rio Negro«, ein Schwesterschiff des »Rio Grande«, glücklich vom Stapel. Der Dampfer mißt: 376'  $\times$  46' 9"  $\times$  30', Tragfähigkeit 5600 t dw. Der Bau erfolgte nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd als Dreideckschiff für die Klasse  $\star$  100 A 4 L  $\star$  aus bestem deutschen Siemens-Martin-Stahl. Er ist besonders für den Frachtverkehr zwischen Hamburg und Südamerika bestimmt, erhält aber auch Einrichtungen für 230 Zwischendeckspassagiere. Eine dreifache Expansionsmaschine modernen Typs mit Oberflächenkondensation von 2200 indizierten Pferdestärken soll dem beladenen Dampfer eine Geschwindigkeit von 11 Knoten geben.

### Probefahrten.

Der auf der Werft von Blohm & Voß für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen gebaute Frachtdampfer »Marksburg« machte seine bis Bremerhaven reichende Probefahrt zur vollsten Zufriedenheit der Abnehmer. Der neue Dampfer, der für die Linie nach Ostindien bestimmt ist, mißt: 387' 6"  $\times$  51' 9"  $\times$  27' 6". Die Tragfähigkeit des Schiffes beträgt ca. 6500 t. Die vierfache Expansionsmaschine von 2200 Pferdekraften hat dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 Sm gegeben.

Am 18. d. Mts. machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck neuerbaute Dampfer »Saffi« seine Ablieferungsprobefahrt von Travemünde bis Holtenau, die in allen Teilen zur vollsten Zufriedenheit der Auftraggeberin, der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Reederei A. G. in Oldenburg i. Gr., verlief. Dampfer »Saffi« lief auf der Probefahrt mit 1360 t Ladung und Bunker bei einem mittleren Tiefgang von 14' 9" von der Steinriff-Boje bis Staber Hut, d. i. eine Distanz von 29 Meilen, mit einer Geschwindigkeit von 10,4 Knoten in der Stunde; die normale Leistung der Maschine betrug dabei 725 Pferdestärken. Das Schiff, mit Dimensionen 230' 0"  $\times$  33' 6"  $\times$  19' 6", hat bei einem Tiefgang von 17' 9" auf deutschem Freibord eine Tragfähigkeit von 1900 t und besitzt eine 700pferdige Maschine für 9 1/2—9 3/4 Knoten Geschwindigkeit bei voller Ladung.

**Bremer Vulkan.** Nach seinem Geschäftsbericht bringt er bei Mk. 310 932 Reingewinn (312 177 i. V.) eine Gesamtdividende von 6 pZt. in Vorschlag. Zur Ablieferung gelangten: 4 Passagier- und Frachtdampfer, 3 Frachtdampfer, 4 Heringslogger und 1 Seeleichter, von zusammen 24 000 t R.; 13 Maschinen von 15 500 i. HP., 33 Kessel von 4600 qm Heizfläche. Aus dem Vorjahre übernommen und neu hinzugekommen sind: 3 Passagier- und Frachtdampfer, 4 Frachtdampfer, 1 Hochseeschlepper, 1 Seeleichter, von zusammen 36 100 R.-T., 11 Dampfmaschinen von zusammen 21 500 ind. Pferdestärken, 33 Dampfkessel von zusammen 6100 qm Heizfläche.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Der Deutsche Reichstag hat am 22. Februar in dritter Lesung die sieben Handelsverträge und die Viehseuchenkonvention mit Österreich-Ungarn erledigt.



Die Japaner haben die englischen Dampfer »Silviana« und »Powderham«, die mit Kohlen nach Wladiwostok bestimmt waren, beschlagnahmt; ebenso den nach Wladiwostok bestimmten, Schiffsmaterial und Nahrungsmittel führenden deutschen Dampfer »Paros« bei Jesso.

Der Bremer Senat beantragt die Aufnahme einer 3½ proz. Anleihe von 30 Millionen zur Ausführung von Hafen- und Wasserbauten, sowie zum Bau von Beleuchtungs- und Wasserwerken.

Die Hamburg-Amerika Linie hat das Haus Unter den Linden 8 in Berlin für M 2400 000 angekauft. In den sehr umfangreichen Parterre-Räumlichkeiten sollen im Laufe des Sommers sowohl für die Abteilung Seepassagen als für das ebenfalls angekaufte Reisebureau vormals Stangen Bureaus eingerichtet werden.

Der Staatssekretär des Reichspostamts hat, nachdem die seit April vorigen Jahres dieserhalb gepflogenen Verhandlungen mit dem Senat von Hamburg nunmehr mit Erfolg gekrönt sind, bestimmte Bedingungen für die Benutzung der funkentelegraphischen Anlage auf dem Leuchtturmschiff »Elbe I.« für den allgemeinen Telegrammverkehr genehmigt.

Ein schweres Rettungswerk führte die Besatzung des Hamburg-Amerika Liners »C. Ferd. Laeisz« auf der Reise nach Yokohama bei Cap Tanabe aus, wo ein entmastetes japanisches Küstenfahrzeug mit zwei Personen angetroffen wurde. Trotz des hohen Seeganges und aller vergeblichen Rettungsversuche durch ein Schiffsboot wurden die beiden Japaner schließlich nach vierstündigen Versuchen dadurch geborgen, daß ihnen Wurffleinen vom Dampfer aus zuwerfen wurden.

### Ausland.

Eine Botschaft des Präsidenten Roosevelt über das Abkommen mit Sto. Domingo stellt die Absicht einer Seesünderweiterung auf Grund der Monroelehre in Abrede.

In der Internationalen Dampferkonferenz in Kopenhagen wurden Minimalraten von der Ostsee und dem Weißen Meer festgesetzt. Die Raten wurden einstimmig angenommen und als gültig bis zur nächsten Versammlung im Juni anerkannt.

### Vermischtes.

»Preussen«, das Fünfmast-Vollschiff der Reederei »Laeisz«, hat in nicht ganz einem Jahre zwei volle Reisen zwischen Hamburg und der Westküste Süd-Amerikas vollendet; es ist eine Leistung, wie sie unseres Wissens noch von keinem anderen Segler erreicht ist. Unter Führung des Kapt. Petersen verließ das Schiff am 1. März 1904 Hamburg und traf nach 65 Tagen von Hamburg am 5. Mai in Tocopilla ein; nachdem die 2200 Tons Ballast gelöscht waren, nahm das Schiff von den Deutschen Salpeterwerken A.-G. eine volle Ladung = 8000 Tons Salpeter und segelte damit am 18. Mai nach Hamburg. In Hamburg traf das Schiff am 12. August ein, löschte seine Ladung und nahm wieder 2200 Tons Ballast und segelte damit am 6. September nach Iquique. »Preussen« reichte dann nach 67 Tagen von Hamburg am 12. November an Iquique; löschte Ballast und nahm wieder eine volle Ladung Salpeter von den Herren Weber & Co. ein, segelte damit am 1. November und traf glücklich wieder am 4. Februar hier ein. Am 21. Februar ist das Schiff hier leer geworden und

hat somit für die beiden vollen Reisen nur 337 Tage gebraucht. Eine Leistung, worauf wir Deutschen mit Recht stolz sein können.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 20. Februar. Als Mitglieder wurden die Herren A. Jarke und D. Bruhn aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge erstatteten die Herren Dr. Bolte, Branslow, Dr. Ehlers, Opitz und Schroedter Bericht über die Verhandlungen des Vereinstages (vergl. S. 92. D. R.). Beim Thema *Suezkanalgebühren* bemerkte Herr Storrer, daß die früher im Nautischen Verein zu Hamburg gefaßte Resolution Aufmerksamkeit in englischen Schiffahrtskreisen hervorgerufen habe. Sir Theodore Angier habe in einem Schreiben an ihn der Ansicht Ausdruck gegeben, daß die besten Aussichten beständen, zu der gewünschten Herabsetzung der Gebühren zu kommen. In einem Empfang bei Lord Lansdowne, dem Minister des Äußeren, habe er den Eindruck gewonnen, daß von der Kanalgesellschaft durch Mitwirkung der englischen Regierung eine Abstellung der Beschwerden erzielt werde. Auch ein Mitglied des englischen Parlaments habe sich der Sache angenommen und trete für eine Ermäßigung der Gebühr um 2 fr. ein. — Nächste Sitzung am 27. Februar.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 22. Februar. Zur Verwendung für die innere Einrichtung des neuen Seemannsheimes in Hamburg werden vom Verein fünfzig Mark bewilligt. Nach dem Bericht eines Mitgliedes vom Festausschuß ist der am 18. d. M. in der »Erholung« abgehaltene Ball zur Zufriedenheit verlaufen. Die Herren Kapt. Dau und Diederichsen erstatten als Kassens revisoren Bericht und beantragen, dem Kassierer Entlastung zu erteilen; ein Wunsch, dem die Versammlung einstimmig entspricht. Zur Beratung über die Abänderung des Verbandstatuts werden die Herren Kapt. Bendix, Hilgendorf, Meyer, Opitz, Weltzien und als Ersatzmann Diederichsen gewählt; ihre erste Sitzung werden sie am 3. März abhalten. — Über den § 14 Abs. 5 der Verordnung für die Schifffahrt auf der Unterelbe findet insofern eine kurze Aussprache statt, als mit Bezug auf die Regeln für einander überholende Schiffe zwischen dem letzten und vorletzten Satze dieses Abschnittes ein schwer zu vereinbarendes Widerspruchs besteht (Siehe näheres S. 621. Jahrgang 1904). Wurde auch von einem Beschlusse abgesehen, so kam doch vorwiegend die Meinung zum Ausdruck, daß der Gesetzgeber nicht die zweideutige Fassung gewollt haben könne und das Ausweichemanöver des zu überholenden Schiffes nicht von dem guten Willen seiner Führung habe abhängig machen wollen. — Nächste Sitzung am 1. März: *Außerordentliche Generalversammlung mit der Tagesordnung: „Innere Vereinsangelegenheiten.“*

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 16. Februar abgehaltenen Versammlung wurden 13 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: *Bericht des Vorsitzenden.* Herr Freyer berichtete über den Verlauf des Verbandstages des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine in Berlin und teilte mit, daß ein alle Vereine zufriedenstellendes Arrangement über Zählungs- und Stimmenmodus erzielt worden sei. Auch bei den weiteren Besprechungen zeigte es sich, daß der Verband bestrebt ist, mit der Zeit fortzuschreiten, so daß man mit großer Zufriedenheit auf das mit dem letzten Verbandstage abgeschlossene Jahr des Verbandes zurückblicken kann. — Hierauf berichtete der Vorsitzende über seine Reise nach Stettin, welche er auf eine Einladung hin unternommen hatte. Der Verein Deutscher Offiziere der Handelsmarine—Stettin habe beschlossen, in den Hamburger Verein über zu gehen, so daß beide mit der Nebenstelle Hongkong ein geschlossenes Ganzes bilden. Der Vorsitzende gedachte mit Worten der Hochachtung des Stettiner Vereins, wie er stets unentwegt gearbeitet und gestrebt habe, und daß er auch Erfolge gehabt habe, die kein kleiner Verein jemals zu verzeichnen gehabt habe. Er glaube, daß der Verein sich zu seiner Nebenstelle Stettin beglückwünschen könne. Hieran schloß sich der Bericht über die Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins. Auch hier habe man den Wünschen des eigenen Vereins Rechnung getragen. Herr Rechtsanwalt Kämpel, Ehrenmitglied des Vereins, sei in den Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins gewählt.

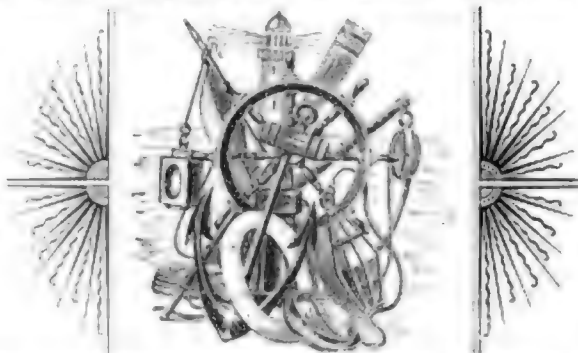
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elbloten.

## Die Reform der Strafrechtspflege in Seesachen.

Die Absicht, die Herr Rechtsanwalt Dr. Ehlers, Hamburg, mit der Bekanntgabe des unter obigem Titel veröffentlichten Aufsatzes (S. 77 der »Hansa«) verfolgt: die Seestrafrechtspflege den Kammern für Handelssachen zu übertragen — verdient die weitgehendste Aufmerksamkeit des Verbandes. Ein Thema für den nächsten Verbandstag. Soll seine Besprechung aber aus dem Verfassers angeregten oder überhaupt einen Erfolg haben — und ein derartiges Ziel, zumal bei Besetzung der Kammer durch nautische Richter, scheint wohl erstrebenswert — dann ist eine sorgfältige Durchberatung in allen Vereinen notwendig. Voraussetzung. Um das Ungesunde des gegenwärtigen Zustandes — es sei nur an die Verurteilung des Kapt. K. zu 6 Monaten Gefängnis erinnert (Siehe S. 477, »Hansa« 1903) — klar auf dem Verbandstage kennzeichnen zu können, muß die Statistik helfend einspringen. Müssen von den einzelnen Vereinen alle Beispiele aus der Vergessenheit hervorgeholt werden, welche die Eigenschaft haben, den von Herrn Dr. Ehlers vorgebrachten Vorschlag zu stützen und zu fördern. Wird überall im Verbands in diesem Sinne gearbeitet, ein volles Jahr stets vor uns, dann haben wir die Aussicht, ein Material zu erhalten, das überzeugender als die geschickteste Rede einer Revision der gegenwärtigen Verhältnisse das Wort redet. Wenn im Verbands wiederholt an die Arbeitsfreudigkeit der Einzelvereine appelliert wird, dann geschieht es in Erinnerung an den 11. Verbandstag (am 7. Februar) in interner Sitzung gefaßten Beschluß, der durch Herrn Navigationslehrer Kormehl herbeigeführt, einstimmige Annahme fand. (Siehe das Protokoll über die interne Sitzung am 11. Tage. Herr Lewens hat bereits an die Einzelvereine zur Genehmigung abgeschickt.)

## Das Element der aktiven Seeleute im Verbands.

Ein Mitglied des Seeschiffer-Vereins zu Hamburg schreibt:

Welchen Zweck verfolgt der Verband? Er will den Interessen der Seeschiffer und Seesteuerleute dienen! Natürlich den aktiven und nicht Herren, die der Seefahrt bereits den Rücken gekehrt haben. Eine durchaus richtige Auffassung, die der Schreiber dieser Zeilen schon wiederholt in Wort und Schrift Ausdruck gegeben hat. Die Durchführung dieses als selbstverstandenen Prinzips steht aber auf einem anderen Blatt. Das heißt: es ist den aktiven Kapitänen und Schiffsoffizieren praktisch unmöglich, ihre Interessen im Verbands selbst zu wahren. Sie müssen aus den mannigfachen Gründen, insbesondere weil es ihnen an Zeit zu einem durchdachten Urteil, insbesondere über gesetzgeberische Materien fehlt, die Unterstützung inaktiver Mitglieder in Anspruch nehmen und diese zu ihrem Sprachorgan machen. Selbstverständlich betrachten die Inaktiven die Erfüllung einer solchen Mission als ihre Ehrenpflicht, als ein Amt, auf das sie stolz sind und für dessen freie Bekleidung sie auch keine klingende Münze beanspruchen. Als höchste Belohnung gilt ihnen das Vertrauen ihrer Mandatsträger. Auf der anderen Seite wehren sie sich aber auch gegen eine bühmische Herabsetzung ihrer Tätigkeit, wie sie ihnen kürzlich der »Seefahrt«, dem Organ des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere leider in folgender scharfer Weise zuteil wird:

»Die Ansichten, mit denen sich aber meistens keine Übereinstimmung erzielen läßt (im Gegensatz zu aktiven Nautikern), das sind diejenigen der inaktiven Nautiker, die der See oft schon seit Jahrzehnten fernstehen, und die die Verhältnisse mit den Augen einer ganz anderen Zeit betrachten. Es wird doch im Ernste niemand behaupten wollen, daß ein Kapitän oder Offizier, der seit zehn Jahren oder noch länger aus der Praxis heraus ist, in unserer sehr lebendigen Zeit noch als einwandfreier Sachverständiger bestehender nautischer Verhältnisse gelten kann, auch wenn noch so viel als Experte, als Redakteur, Navigationslehrer usw. mit ihnen in Kontakt kommt. Und gerade diese inaktiven Nautiker spielen im nautischen Vereinsleben eine führende Rolle, eine viel größere entschieden, als es den fahrenden Beruf gestattet. So kommen häufig Resolutionen zustande, die mit der Praxis in krassem Widerspruch stehen. Wenn unsere nautischen und Seeschiffvereine ihre Mitgliederlisten mal in Rubriken — aktive, inaktive und Amateur-Nautiker — sondern wollten, man würde staunen über das Resultat!«

Wäre es richtig, was hier mit einer allzu durchsichtigen Absicht behauptet wird, dann wären die aktiven Seeleute für einen solchen Zustand allein verantwortlich zu machen. Weshalb protestieren sie nicht gegen Beschlüsse, die mit der Praxis in krassem Widerspruch stehen? Schriftlich, wenn sie einen mündlichen Widerspruch aus Furcht vor mangelhafter Redegewandtheit scheuen? Sie tun es nicht, aber geben, wie in dem angeführten Beispiele, ihrem Unwillen in der Öffentlichkeit Raum; natürlich zum Gaudium Dritter.

Wie oft werden die aktiven Mitglieder zu regerem Besuch der Versammlungen ersucht. Immer und immer wieder wird ihnen gesagt, daß der Verein nur ihretwegen da, und daß die Kenntnis über ihren Standpunkt von ausschlaggebender Bedeutung sei. Außern sie sich dann, so kommt, der Insinuation im angezogenen Artikel widersprechend, in den allermeisten Fällen eine Anschauung zum Ausdruck, die mit der des Vereinsbeschlusses übereinstimmt. Oder, haben die Mitglieder des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere andere Erfahrungen gemacht? Dann hätte der Verfasser aber unterlassen müssen, die Zustände in Seeschiffvereinen zu kritisieren.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuck 28, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Ankündigungen: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 9.

Hamburg, den 4. März.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Eine praktische Standlinie. — Neue Inseln. — Beschreibung des Schutzhauses für Gestrandete in der Wüste von Skeidararsandur an der Südküste Islands. — Ein kurzer Nachtrag zur Abgabenfrage auf natürlichen Wasserstraßen. — Die zweckmäßigste Abdichtung der Wasserstandsgläser. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Das neue Ruderkommando,

das heißt, seine obligatorische Einführung steht vor der Tür, sollen doch vom 1. April ab nur noch die sinngemäßen »Steuerbord« und »Backbord« auf deutschen Kauffahrteischiffen kommandiert werden. Die Übergangsperiode, in der wir leben, gestattet bekanntlich auch den Gebrauch von »Rechts« und »Links« in sinngemäßer Anwendung. Jenes Kommando, das ja schon auf einem Drittel aller deutschen Schiffe eingeführt war und sich wegen seiner Natürlichkeit schnell Bürgerrecht erworben hatte. Das alte »Backbord« und »Steuerbord«, das seit dem 1. April v. J. nicht mehr angewandt werden durfte, wie oft ist und wird es wohl noch heute an Bord gebraucht? Ohne Absicht, im Eifer und unwillkürlich. Die Übergangszeit hätte länger währen müssen. Wie schwer es ist, mit diesem traditionellen, jahrhundertlangen Brauch zu brechen, haben uns verschiedene gerichtliche und seeamtliche Entscheidungen nach dem 1. April 1904 gelehrt. Indem die Richter den Aussagen der Sachverständigen oder der Beisitzer ahnungslos folgten, behielten sie die alte Ausdrucksweise so lange bei, bis sie von »oben« an die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung erinnert wurden. Diese Erscheinung zeigt, was wir uns noch an Bord zu vergegenwärtigen haben, wo im Gegensatz zum Studierzimmer des Richters schnell gehandelt werden muß. Oft ja so schnell, daß ein Ruderkommando dem anderen sozusagen ohne Unterbrechung folgt. Will auf kleinen Dampfern mit geringer Besatzung

und in engen verkehrsreichen Revieren der Kapitän, was er soll und muß, den Überblick über die Navigation behalten, dann wird die ganze Verantwortung für die richtige Ausführung der Ruderbefehle des Lotsen nur zu oft allein beim Rudersmann liegen. Bei einem Dampfermatrosen, über dessen seemannische Qualitäten gerade in letzter Zeit, und nicht mit Unrecht, wiederholt der Stab gebrochen ist. Um ein guter Steuerer zu sein, muß man die elementarsten seemannischen Begriffe verdaut haben. Muß man, wenn der Lotse ein Ausweichemanöver befiehlt, auch gewissermaßen dessen Zweckmäßigkeit begreifen oder doch ahnen können. Mit anderen Worten: nicht automatisch, sondern mit Verständnis seinen verantwortlichen Dienst versehen können. Ansprüche, die der Durchschnitts-Dampfermatrose nicht zu erfüllen vermag. Und nun soll noch mehr von ihm verlangt werden. Er soll, falls der Kapitän nicht hinter ihm steht und ihn dirigiert, wozu er, wie schon gesagt, nicht immer in der Lage ist, das englische Kommandowort ins Deutsche übersetzen und es dann in sein Gegenteil umkehren. Mitunter mehrere Male in einer Minute! — Gewiß, es ist zwecklos, jetzt wieder die alten Argumente gegen die Einführung des sinngemäßen »Steuerbord« und »Backbord« aufzuwärmen. Wenn es doch geschehen ist, dann hat ein lesenswerter Artikel der neuesten Nummer des »Nautical Magazine« hierzu Veranlassung gegeben. Mit Worten, gegen die alle unsere bisherigen Kundgebungen der reine Syrenensang sind, wird dort die deutsche Absicht



zur Einführung des sinngemäßen »Steuerbord« und »Backbord« gezeigelt, um die ganze englische Seemannschaft dagegen mobil zu machen. Aber nicht dieser Stellungnahme wegen, sondern weil dem »Rechts« und »Links«-Ruderkommando im Verfasser ein überzeugter Anhänger entstanden ist, nehmen wir von dem Artikel Notiz. Nachdem er das Unsinngemäße des alten Ruderkommandos beleuchtet und nachdem er, wie gesagt, ungeschminkt seine Ansicht über unser neues Kommando ausgesprochen hat, heißt es wörtlich an einer Stelle:

»By the use of the terms "Right" and "Left" the Kaiser's object of altering the present seemingly absurd system of helm orders would be accomplished, and that clever monarch might justly be awarded the credit that would naturally be accorded him by the mariners of the Fatherland, and no doubt eventually by the seamen of all nations, for having removed a glaring anomaly.«

Diese Auffassung entspricht dem wiederholt geäußerten Wunsche der Anhänger des »Rechts« und »Links«-Kommandos, dieses »common-sense-system«, wie es dort genannt wird. Eine Internationalität hätte sich auf dieser Basis wahrscheinlich erreichen lassen, insbesondere, wenn die Anregung hierzu von unserem auch bei englisch sprechenden Seeleuten beliebten Kaiser ausgegangen wäre. Jetzt ist die Gelegenheit verpaßt und wir müssen versuchen, uns in die neuen vom 1. April ab beginnenden Verhältnisse hineinzuarbeiten. Wäre es heute nicht mehr zu spät, wir würden bitten, die Übergangsperiode noch um ein weiteres Jahr zu verlängern.

**Der Schlußbericht der bekannten Hull-Kommission** ist veröffentlicht worden. Wird der russische Admiral auch, was für ihn als Führer eigentlich selbstverständlich ist, verantwortlich für die Beschießung der Fischerflotte gemacht, wird auch bedauert, daß er beim Passieren Dovers jedwede Mitteilung über den Vorfall mit den Fischern unterlassen hat, so erkennt die Kommission auf der anderen Seite auch gerne an, daß sich der Admiral alle erdenkliche Mühe gegeben hatte, das Bombardement zu verhindern. Ruft man sich die dem Admiral vorgeworfenen Anschuldigungen in's Gedächtnis, wie sie gleich nach Bekanntwerden des Unglücks auch in der deutschen Presse laut und je öfter, desto stärker wiederholt wurden, dann hat der Schlußbericht der Huller Kommission den Charakter einer Rechtfertigungskundgebung für Roschdestwensky. Aber diese Bemerkung nebenbei. Was uns veranlaßt, zu der Angelegenheit abermals Stellung zu nehmen, ist die Stelle des Berichts, wonach die Anwendung einer grünen Rakete, eines vom »Fischer-Admiral« an die Fahrzeuge gegebenen Signals, den Argwohn eines russischen Kriegsschiffes hervorrief. Wir wollen nicht wiederholen, was hier als Erklärung

für die Unkenntnis russischer Seeoffiziere über englische Fischergebräuche auf S. 533 v. J. gesagt wurde, sondern diesmal die Aufmerksamkeit der Leser auf die Ungesetzlichkeit der Anwendung von Raketen zu Verständigungszwecken hinlenken. Nach Art. 31 des internationalen Seestraßenrechtes gelten bekanntlich Raketen als Notsignale, die, wie Art. 32 ausspricht, nur dann angewendet werden dürfen, wenn die Fahrzeuge in Not oder Gefahr sind. Der Gebrauch der grünen Rakete als Verständigungsmittel verstieß somit direkt gegen die Bestimmungen des Seestraßenrechtes: wieweit und ob er Veranlassung zur Beschießung der Fischerflotte gab, mag dahingestellt bleiben. Wenn Nichtkenner dieser englischen Fischergebräuche eine grüne Rakete von einem anscheinend manövrierfähigen Schiffe aufsteigen sehen, werden sie mindestens sehr erstaunt sein, wenn aber die vor einem Anschlag der Japaner gewarnten russischen Offiziere, die den Zweck der grünen Rakete nicht kannten, argwöhnisch und unruhig wurden, so ist Das sehr wohl begreiflich. Vielleicht hat bei der Neuregelung der Fischerlichterfrage, ihr Inkrafttreten soll ja bevorstehen, auch dieser dem internationalen Seestraßenrecht widersprechende Brauch von Raketen einem anderen gesetzlichen Verständigungsmittel Raum gemacht. Ist den Lesern doch wohl noch in Erinnerung, daß gegenwärtig für englische Fischerfahrzeuge eine dreifache unter sich von einander abweichende Lichterführung gestattet ist. Ein Zustand, auf den vor etwa vier Jahren der leider verstorbene Kapt. Leithäuser hinwies und damit bekanntlich eine Stellungnahme des Deutschen Nautischen Vereins und des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine veranlaßte.

#### Haftung des Reeders für beschädigte Waren.

Wie weit reicht der Einfluß der Freizeichnung für Versehen der Besatzung im Ladungsvertrage? Eine gerade gegenwärtig recht aktuelle Frage. Sie ist vom hanseatischen Oberlandesgericht beantwortet worden. Ein Kohlenschacht, der zwischen empfindlicher Ladung hindurch in den unteren Kohlenraum führt und durch den Kohlen durchgeschüttet worden sind, erweist sich als undicht, wodurch Waren beschmutzt werden. Der Reeder, vom Verlader für den Schaden verantwortlich gemacht, bestreitet seine Haftbarkeit, weil der entstandene Schaden durch Versehen der Schiffsbesatzung bei der Untersuchung des Schachtes zurückzuführen sei. Das Oberlandesgericht ist anderer Ansicht. Zunächst wird bewiesen, daß zur Seetüchtigkeit des Schiffes auch ein Kohlenschacht gehöre, der die mit der »kontrahierten Reise, nach der Erfahrung und dem gewöhnlichen Lauf der Dinge verbundenen Gefahren und Beschwerden zu ertragen vermag.« Aus der Erklärung ging hervor, daß die Reise bei günstigen

Wetter ohne den Eintritt außergewöhnlicher Ereignisse verlaufen ist, damit traf die Voraussetzung, um die Bedingungen erfüllen zu können, zu. Der Reeder kann sich daher, wenn durch den tatsächlich vorhanden gewesenem undichten Zustand des Schachtes die Ladung unterwegs beschädigt worden ist, zu seiner Entschuldigung nicht darauf berufen, daß der Schacht sich auf der Reise begeben haben müsse, denn bei der Untersuchung durch den Schiffer und die Schiffsoffiziere in Hamburg und Buenos Ayres sei er in tadellosem Zustande gewesen. War er wirklich in tadellosem Zustande und hat er sich bei dieser normalen Reise trotzdem begeben, so war der Zustand jedenfalls kein seetüchtiger und hat die Beklagte für die schädlichen Folgen dieses Mangels aufzukommen. Ist bei einem hölzernen Schacht, der sich bei der Ausreise in tadellosem Zustande befindet, ein Sich-Begeben bei einer normalen Reise überhaupt nicht ausgeschlossen, so besteht das Verschulden des Verfrachters darin, daß er den Kohlschacht nicht aus einem anderen Material, Eisenblech oder dergleichen herrichten ließ, bei dem ein Sich-Begeben normaler Weise nicht vorkommt. Der entstandene Schaden beruht auch nicht auf einem etwaigen »Versehen der Besatzung« bei Untersuchung des Schachtes in Buenos Ayres, von dessen Folgen sich das Schiff freigezeichnet hat. Denn es ist nicht behauptet worden, daß die Undichtigkeit des Schachtes erkennbar gewesen wäre, wenn die Besichtigung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters entsprochen hätte. War der Mangel aber nicht erkennbar, so wäre auch in diesem Falle die Beklagte für den Schaden verantwortlich, weil sie den Kohlschacht als Zubehör des Schiffes in nicht seetüchtigem Zustande geliefert hätte.

#### Die Untersuchung des Seeunfalles vom Dampfer »Carl Behnk«

durch das Seeamt zu Rostock, gab dem Reichskommissar zu einer Kritik über das finnische Lotsenwesen Anlaß. Seine Einwände fanden beim Seeamt in seinem Spruche Berücksichtigung. Der Dampfer, mit einem Kronlotsen an Bord, war auf Oskargrund aufgelaufen, indem die Schiffsführung den Anweisungen des Lotsen gefolgt war, der die in Sicht befindlichen Baken von Korkskör anscheinend mit anderen Seezeichen verwechselt und demgemäß ein unrichtiges Rudermanöver angeordnet hatte. In seinen Ausführungen sprach sich der

Reichskommissar für eine Verbesserung des Lotsenwesens in Finnland aus und erwähnte zum Beweis für die Stichhaltigkeit dieser Forderung die Tatsache, daß seit dem August 1899 drei Rostocker und zwei Flensburger Dampfer wegen mangelhafter Führung durch finnische Lotsen in den finnischen Gewässern Havarie erlitten hätten. Wer sich im Hinblick auf diese Äußerung der abfälligen Bemerkungen erinnert, die hier im Sommer v. Jahres von Herrn Kapt. Lübecke über das finnische Lotsenwesen vorgebracht wurden, der wird die damals entstehende und lange Zeit währende Entrüstung finnischer Lotsen schwer zu begreifen vermögen.

#### Über Bestrebungen zur Förderung der russischen Schifffahrt

wird uns aus Grodno geschrieben: Zum ersten Male, seitdem in Rußland die Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen funktioniert, wird in diesem Jahr am 19. Februar die in dem Statut derselben vorausgesehene alljährige Session zur Beratung über Maßregeln zur Hebung und Förderung der Handelsschifffahrt einberufen. An dieser Session nehmen außer den Vertretern der Hauptverwaltung selbst, auch Vertreter aller Ministerien, dann vier Vertreter der Reedereien und je ein Vertreter der Kaufmannschaft der Seehandelsstädte Petersburg, Reval, Riga, Libau, Windau, Odessa, Nikolajew, Rostow, Archangelsk, Astrachan und Baku teil. Von den auf dem Programm stehenden Fragen verdienen folgende größere Beachtung: 1) über die allgemeine Moleneinrichtung der russischen Häfen; 2) über die in nächster Zeit vorzunehmenden Verbesserungen des Petersburger Hafens; 3) über die Herstellung von Elevatoren und Getreidespeichern in Libau und Petersburg; 4) über die Einrichtung von Zufluchtshäfen in der Ostsee und dem finnischen Meerbusen; 5) über die Herstellung eines Kornhafens und Verbreiterung der Quarantänemole in Odessa; 6) über die Einführung von Navigationsprämien für Schiffe, welche unter russischer Flagge fahren und 7) über die Verbesserung der Lage der Mannschaft auf Handelsschiffen. Die Sitzungen sind öffentlich. — Wenn die Börsonhalle, die einen ähnlichen Bericht über die Bestrebungen zur Förderung der russischen Schifffahrt veröffentlicht hat, der Verwirklichung der in Aussicht genommenen Reformen mit Rücksicht auf die finanziellen Anforderungen des Krieges skeptisch gegenübersteht, dann beurteilt sie die Sachlage wohl richtig.

#### Eine praktische Standlinie.

Wird der Schiffsort durch zwei oder mehrere Standlinien bestimmt, so ist ihre Richtung zum Kurse gleichgültig. Ist aber nur eine Standlinie

bekannt, so hängt ihr navigatorischer Wert ab von dem Winkel, den sie mit der Kurslinie bildet. Fällt Standlinie und Kurs zusammen, so ist der

günstigste Moment für eine Einzelbeobachtung eingetreten. Hätte nicht Sumner das Glück gehabt, eine Standlinie zu finden, die gleich seinem zu steuernden Kurse war, so ist es fraglich, ob wir heute etwas von Standlinien wüßten, denn die Wissenschaft hat hier die Rolle des Philosophen im Faust gespielt und erst nachher bewiesen, daß es so sein mußte. In den neuen Lehrbüchern der Navigation wird die mit dem Kurse verlaufende Standlinie betreffs ihrer Ausnutzung auf hoher See etwas kurz behandelt, so daß einige empfehlende Worte für diese so nützliche Standlinie wohl angebracht sind.

Wird die Höhe eines Gestirns gemessen, wenn es quer zum Kurse peilt, so ist die daraus errechnete Standlinie die Kurslinie. Wird nun unter Anwendung der Höhenlängen- oder Breitenmethode ein Punkt errechnet und durch diesen die Standlinie gelegt, so weiß der Schiffsführer ganz genau, daß er sich auf richtigem Kurse befindet, wenn die Standlinie in die Kurslinie hineinfällt. Wenn aber die Standlinie parallel zum Kurse in gewissem Abstände liegt, so weiß er, daß er aus seinem Kurse vertrieben ist. Aber er weiß auch, nach welcher Seite er vortrieben ist und weiß auch, wieviel Seemeilen ihn der Strom seit der letzten Ortsbestimmung nach jener Seite versetzt hat.

Man sieht hieraus, daß diese eine Höhe oder Standlinie etwas leistet, was zu leisten keine andere im stande ist, denn sobald sie den Kurs schiefwinklig schneidet, entsteht Ungewißheit — ist man voraus, hat der Strom nach der einen Seite gesetzt, ist man zurück, nach der anderen. Da es wohl in

den meisten Fällen dem Schiffsführer lieber ist zu wissen, ob der gesteuerte Kurs richtig hinführt, als ob er auf seinem Kurse voraus oder zurück ist, so ist die Höhe querab ein Mittel zur Kontrolle des Kurses, wie es idealer kaum gedacht werden kann und besonders wertvoll beim Durchfahren stromreicher Gebiete. Es ist hierbei an das Durchschragen der Nordsee und der Biscaya und an die amerikanische Küste zu denken, wo fast immer des Vormittags einmal die Sonne rechtwinklig zum Kurse stehen muß. Man erhält dann sofort einen sicheren Anhalt über die Versetzung, während beim Versäumen dieser Höhe erst bis gegen Mittag gewartet werden mußte. Will man Sternbeobachtungen machen, so bieten sich immer ein halbes Dutzend quer oder fast querstehender Sterne dar.

Beiläufig möge auch hier bemerkt sein, daß bei der Errechnung eines Punktes der Standlinie die Höhenmethode den anderen Methoden dadurch praktisch überlegen ist, daß durch Rechnung ohne weiteres die Meilenzahl und Seite, nach welcher eine Versetzung stattgehabt hat, gefunden wird, während bei der Längen- oder Breitenmethode eine Konstruktion in der Karte nötig ist, falls nicht gerade Observationen im ersten Vertikal oder Meridian vorliegen. Also dort, wo das Besteck der Karte zu klein ist, um ein Eintragen der Standlinien zu ermöglichen, wird die Höhenmethode allein zu empfehlen sein.

Schubart,

Kapitän der Hamburg-Amerika Linie.

## Neue Inseln.

Von Wilhelm Krebs.

Die in einer früheren Mitteilung als zweifelhaft bezeichneten beiden Meeresereignisse<sup>1)</sup> haben in der Folge nahezu vollständige Aufklärung erfahren.

Die Klippe im Roten Meer ist tatsächlich als solche erwiesen. Nach Nr. 642 der Not. to Mariners ist von dem Schiffe »Gulf of Trinidad« das geschehen, was in diesen wie in den meisten anderen Fällen allein entscheiden konnte, ob ein unbekanntes Riff oder ein Seebeben die Erschütterung verursachte<sup>2)</sup>. Sogleich nach diesem Vorgang ist gelotet worden. Die gefundene Tiefe von nur 8,2 m läßt die Wahrscheinlichkeit, daß es sich um eine Klippe handelte, bis zur Gewißheit

steigen. Doch muß aus den früher von mir dargelegten Gründen daran festgehalten werden, daß es sich nicht um die Neubildung, sondern vielmehr um die Auffindung eines bis dahin nur übersehenen Felsens handelte.

Über die angebliche Inselbildung in der Walfischbay danke ich den Bemühungen der Woermann-Linie die Auskunft, daß den darum befragten Kapitänen »von einer in letzter Zeit erfolgten Inselbildung nichts bekannt ist. Der eine von den Kapitänen entsinnt sich allerdings, daß vor einigen Jahren, als er in Swakopmund war, die Rede davon gewesen ist, daß in der Walfischbay sich eine derartige Insel gebildet haben sollte, die aber schon nach einigen Stunden wieder verschwunden war. Selbst beobachtet hat der Kapitän die Sache nicht und ist auch zu der Zeit selbst nicht in Walfischbay gewesen.«

Etwas scheint immerhin nach dieser Auskunft an dem behaupteten Vorgang wahr zu sein, wenn er auch mit Unrecht auf das Jahr 1904 verlegt wurde. Um ihn seines übermäßig wunderbaren Eindrucks zu entkleiden, sind in dem folgenden Kataloge die beglaubigten Fälle einer vulkanischen Neubildung von Inseln in historischer Zeit zusammengestellt. Da eine scharfe Grenze zwischen schwimmenden und festgeratenen Anhäufungen poröser vulkanischer Massen (Bimsstein und dergl.) nicht gezogen werden kann, sind auch die Fälle solcher schwimmenden Inseln mit berücksichtigt.

<sup>1)</sup> W. Krebs: Angebliche neue Untiefen. »Hansa«, Jahrg. 41, Heft 40. Hamburg 1904.

<sup>2)</sup> Vgl. hierzu W. Krebs: Einige Beziehungen des Meeres zum Vulkanismus. Drei Beiträge mit 17 Textabbildungen und einer Übersichtskarte. Berlin, Verlag des »Weltall«, Treptow-Sternwarte. 1904. Vorwort, S. 3.

Auf der Übersichtskarte dieser Druckschrift finden sich die vulkanischen Neubildungen von Inseln unter dem Zeichen der submarinen Eruptionen eingetragen. Ausgenommen sind nur die ältesten Angaben, die unter Nr. 1—9 katalogisiert sind, und die aus der erst kürzlich erschienenen Veröffentlichung von C. Schmidt entnommenen Fälle, Nr. 30 sowie Nr. 45—47.



**Katalog der vulkanischen Neubildung von Inseln bis 1900.**

Katalog-Nr.	Jahr	Datum	Stelle	Art der Inselbildung	Name der Insel
2*	197 v. Chr.	?	Bei Thira (Mittelmeer)	Vulk. Ausbruch <sup>1)</sup>	Paläa Kaymeni
3	67 „ „	?	Bei Thira	Vulk. Ausbruch <sup>1)</sup>	Hiera
4	43 „ „	?	Bei Thira	Vulk. Ausbruch <sup>1)</sup>	Thia
1*	200 „ „	?	Liparische Inseln	Vulk. Ausbruch <sup>2)</sup>	Volcanello
5	19 n. Chr.	?	Bei Thira	Vulk. Ausbruch <sup>2)</sup>	Thia II
6*	726	?	Bei Thira	Vulk. Ausbruch <sup>1)</sup>	Ostzeit v. Paläa Kaymeni
10*	1457	Novemb. 25	Bei Thira	Vulk. Klippe bei Hiera erhoben <sup>1)</sup>	—
11*	1570-73	—	Bei Thira	Vulk. Ausbrüche <sup>1)</sup>	Mikra Kaymeni
12	1591	?	Azoren	Vulk. Ausbruch <sup>2)</sup>	—
13	1638	?	Azoren	Vulk. Ausbruch <sup>2)</sup>	—
14*	1650	Sept. 14-27	Bei Thira	Vulk. Ausbruch <sup>1)</sup>	Nea Kaymeni
16	1707	Mai 23	Bei Thira	Inselbildung bei Erdbeben <sup>1)</sup>	—
17*	1708	Febr.-Juni	Bei Thira	Nea Kaymeni vergrößert <sup>1)</sup>	—
18	1719	?	Azoren	Vulk. Ausbruch <sup>2)</sup>	—
19	1721	März	Bei San Miguel (Azoren)	Vulk. Bildung von 2 Klippen <sup>2)</sup>	—
20	1757	?	Bei San Jorge (Azoren)	Vulk. Bildung von 18 Inseln <sup>2)</sup>	—
21	1757	?	Bei Pondicherry (Vorderindien)	Vulk. Schlackeninsel <sup>2)</sup>	—
22	1761	Mai 3	Bei Romanche-Tiefe (Zentralatlantik)	Vulk. Sandinsel <sup>2)</sup>	—
23	1773	Oktober	Bei Luzon (Philippinen)	Bimssteinfelder <sup>2)</sup>	—
24	1783	?	Südl. Kap Reykjanes (Island)	Vulk. Ausbruch	Nyöe
25*	1796	Mai 8	W. Umenak (Aleuten)	Vulk. Ausbruch <sup>10)</sup>	Iwan Bogoslof
27	1811	?	Azoren	Vulk. Ausbruch <sup>2)</sup>	—
28*	1819	Juni	Catch (Vorderindien)	Abbruch durch vulk. Flut <sup>2)</sup>	Verschiedene Namen
29*	1825?	?	30° S. Br. 170° O. L.	Vulk. Inselbildung <sup>2)</sup>	Bimsstein - Insel <sup>4)</sup>
30*	1828	?	22° S. Br. 91° W. Lg.	Vulk. Inselbildung <sup>4)</sup>	?
31	1831	Juli	Südlich von Sizilien	Vulk. Ausbruch <sup>10)</sup>	Ferdinanda
32	1836	?	Bei Romanche-Tiefe	Schwimmende Schlacken <sup>2)</sup>	—
33*	1839	Februar	Westlich von Valparaiso	Vulk. Bildung einer bleibenden und zweier wieder verschwindenden Inseln <sup>2)</sup>	?
34	1841	?	Azoren	Vulk. Ausbruch <sup>2)</sup>	—
35	1843	Juli 26-29	SO. von Cheduba (Birma)	Vulk. Inselbildung <sup>2)</sup>	—
38	1861	Mai 7	Bei Baku (Kasp. See)	Schlamm- und Ausbruch mit Inselbildung <sup>2)</sup>	Kumani
39	1861	August 1	Bei Talcahuana	Vulk. Inselbildung <sup>2)</sup>	?
40	1863	?	Südl. von Sizilien	Vulk. Inselbildung <sup>4)</sup>	Ferdinanda II
42	1870	Mai 13	Bei Yokohama	Vulk. Inselbildung <sup>2)</sup>	?
43	1871	April 3	Bei Yokohama	Vulk. Inselbildung <sup>2)</sup>	?
44	1877	Februar 24	Keatakebai (Hawaii)	Schwimmende Lavastücke <sup>2)</sup>	—
45	1877	Dezember 10	65° S. Br. 72° W. L.	Vulk. Inselbildung <sup>2)</sup>	—
46	1878	?	Blanchebai (Neu-Pommern)	Vulk. Inselbildung <sup>4)</sup>	—
47	1880	Jan. 11-20	Ilopango-See (San Salvador)	Mehrere Inselbildungen aus vulk. Asche	?
48	1880	?	Bei Volcano-Inseln (Südl. von Japan)	Vulk. Kraterbildung <sup>2)</sup>	?
49	1883	August 1	6° S. Br. 89° O. Lg.	Bimssteinfelder schwimmend <sup>2)</sup>	—
50*	1883	August 27	Sundastraße (bei Krakatau)	Zwei vulk. Inselbildungen <sup>1)</sup>	Steers u. Calmeyer
51*	1884	?	Bei Umenak (Aleuten)	Vulk. Neubildungen bei Iwan Bogoslof <sup>4)</sup>	Iwan Bogoslof II
52*	1885	?	SW. von Tonga	Vulk. Inselbildung <sup>4)</sup>	?
53*	1890	?	Bei Umenak (Aleuten)	Vulk. Neubildungen bei Iwan Bogoslof <sup>4)</sup>	Iwan Bogoslof III
54*	1897	Sept. 21	Bei Bruei (N.-Borneo)	Inselbildung durch Schlamm- ausbruch bei Erdbeben <sup>4)</sup>	?
55*	1897	Sept. ?	Bei Banguney (N.-Borneo)	Inselbildung dgl. <sup>4)</sup>	Little
56*	1898	?	SW. von Tonga	Vulk. Inselbildung <sup>4)</sup>	?

**Anmerkungen zum Katalog.**

\*) W. Reiß und A. Stübel: Santorin, Heidelberg 1868.

\*) Comptes Rendus de l'Académie, Paris.

\*) E. Rudolph: Übersubmarine Erdbeben und Eruptionen. Gerlands Beiträge zur Geophysik. I. Stuttgart 1887.

\*) F. Ratzel: Die Erde und das Leben. Bd. I. Leipzig und Wien, 1901.

\*) E. Suess: Das Antlitz der Erde. Bd. I.

\*) C. Schmidt: Geologie von Nordwest-Borneo. Gerlands Beiträge zur Geophysik. Bd. VII. Leipzig 1904. Ein besonderer von C. Schmidt nach Oldham's Geology of India erwähnter Fall, Inselbildung infolge

eines Schlamm- und Ausbruches bei Ramri, scheint identisch zu sein mit der unter Nr. 35 von Cheduba erwähnten Inselbildung. Wie andere zweifelhafte Fälle ist er deshalb bei der Katalogisierung übergangen.

\*) S. Günther: Handbuch der Geophysik. Bd. I. Stuttgart 1897.

\*) K. Fuchs: Vulkane und Erdbeben. Leipzig 1875.

\*) K. Fuchs: Die vulkanischen Erscheinungen der Erde. Leipzig und Heidelberg 1865.

\*) F. Hoffmann: Geschichte der Geognosie. Berlin 1835.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß nach Fr. Hoffmann<sup>10)</sup> die altgriechische Sage berichtete, daß im Ägäischen Meere die Sporaden-Insel Rhodos und die Zykladen-Inseln Delos, Haloni, Nia, Anaphi dem Schoße des Meeres entstiegen seien. Besonders für die größeren dieser Inseln, Rhodos und Delos, ist das aber schon nach den Untersuchungen der Geologen von Hoff und von Buch sehr unwahrscheinlich. Andererseits ist eine solche Entstehung für verschiedene rein vulkanische Eilande durchaus wahrscheinlich. Für Ischia zum Beispiel wird sie geologisch in die Diluvialzeit verlegt<sup>6)</sup>.

Als 57. Fall würde sich der anfangs erwähnte von der Walfischbay anreihen, wenn er besser verbürgt wäre. Daß die von dort angegebene Schlamminsel nicht mehr vorhanden ist, würde nicht dagegen sprechen. Denn von den anderen 56 Neubildungen haben 27 mit Sicherheit die Lebensdauer eines Jahres nicht erreicht. Bei einer festen Insel (Nr. 45) und bei den schwimmenden Gebilden (Nr. 23, 32, 44, 49) ist sie mit Bestimmtheit auf wenige Tage oder Stunden anzunehmen. Mit gleicher Bestimmtheit ist nur von 15 jener Inseln, weniger sicher (von 8 weiteren, bekannt, daß sie noch gegen-

wärtig vorhanden sind. Sie sind durch das Zeichen \* im Katalog hervorgehoben.

Nach dem der »Shipping Gazette« unter dem 25. Oktober 1904 aus Sidney zugegangenen Berichte der Bark »Adderley« scheinen in den letzten Jahren mehrere Neubildungen von Riffen und Inseln in der Samoa-Gruppe vorgekommen zu sein. Jedenfalls fand die »Adderley« auf der Karte nicht verzeichnete Bildungen dieser Art vor, die der Schifffahrt gefährlich waren. Die ungewöhnlich heftigen Ausbrüche des Maugamaa und anderer Vulkane auf Sawaii, seit Oktober 1902, machen vulkanische Entstehung jener Neubildungen wahrscheinlich. Die Gesamtzahl derartiger Inselbildungen würde damit bis nahe an 60 steigen.

Nicht eingeschlossen sind die Fälle von Inselbildung durch Korallenriffe, durch Moorbildung und überhaupt durch Pflanzenwuchs, durch Ablagerung aus Flüssen, durch Abschneidung infolge von Sturmfluten. Der unter Nr. 28 erwähnte Fall der Bildung des Ran of Catch und seiner Inseln besitzt allerdings Verwandtschaft mit Vorgängen dieser letzteren Art.

#### Nachtrag zum Katalog der vulkanischen Neubildung von Inseln bis 1900.

Katalog-Nr.	Jahr	Datum	Stelle	Art der Inselbildung	Name der Insel
7*	1007	?	34° N. Br. 126° O. L.	Vulk. Ausbruch *)	Tschin-Mura
8	1210	?	Südl. Kap Reykjanes (Island)	Vulk. Ausbruch *)	—
9	1240	?	Südl. Kap Reykjanes (Island)	Vulk. Ausbruch *)	—
15	1701	?	Südlich von Sizilien	Vulk. Ausbruch *)	—
26*	1799	?	Asow'sches Meer	Schlamm- und Ausbruch *)	—
36	1853	Oktober 29	24° N. Br. 124° O. L.	Vulk. Ausbruch * (Babuyanes)	—
37*	1856	?	19° N. Br. 124° O. L.	Neue Babuyanes-Insel gebildet *)	Didira
41*	1866	Februar	Bei Thira	Vulk. Ausbrüche *)	Georgios

#### Beschreibung des Schutzhauses für Gestrandete in der Wüste von Skeidarársandur an der Südküste Islands\*).

Die geographische Lage des Hauses ist noch nicht völlig festgesetzt, da sowohl Land- als Seekarten in dieser Gegend ungenau sind, indem das Land sich jetzt bedeutend weiter ins Meer hinausstreckt als auf den alten Karten angegeben. Die Lage wird bezeichnet als östlich auf dem sogenannten »Kalfafellsmejar« auf »Skeidarársand«, ca. 500 m vom Meeresufer, auf einem hohen Hügel und sichtlich in weiter Entfernung. Die topographische Abteilung des dänischen Generalstabs hat in diesem Jahre die Wüste aufgemessen und die Lage des Hauses bestimmt. Wenn die Karte reingezeichnet und ausgegeben wird, kann man über die geographische Lage genaue Aufschlüsse erhalten, umsomehr als der Generalstab wahrscheinlich dem Wunsche nachkommen wird, auf der Karte die Wegerichtungen anzugeben, nach welchen Schiffsbrüchige, die nach bewohnten Gegenden den Weg suchen, am leichtesten Sümpfe und Flüsse passieren können.

Das Haus ist aus 12×12 cm Holzpfosten aufgebaut, und bekleidet mit 2½ cm dicken gekielten Brettern, worüber Teerpappe und auf der inneren Seite Wandpappe. Die Eckpfosten gehen 2 m tief in den Sand hinab; hier sind sie wieder mit

schweren Querpfeilen verbunden, worauf eine extra unterirdische Diele genagelt ist; hierüber ist eine 2 m tiefe Schicht Sand geschauelt, die hoffentlich einen genügenden Widerstand gegen die Angriffe des Windes gegen die Seiten des Hauses bieten wird.

Die Größe des Hauses ist 4×4 m, das Dach ist schräge gegen Süden, die Höhe der Wände ist 2⅔ m an der Nordseite, 2 m an der Südseite. Die Tür und das Fenster befinden sich auf der Westseite; auf den inneren Seiten der anderen Wände sind die Kojen angebracht und zwar in zwei Reihen, die eine über der anderen; in der Mitte des Hauses ist ein Tisch mit Bänken.

Die Kojen sind teils einzelne, teils doppelte. Die Kojen auf der Nordwand sind 1⅓ m breit und raumen deshalb je 2 Mann; die anderen 6 Kojen sind ⅔ m breit; im ganzen ist für 14 Mann genügend Kojenplatz. Im Boden der Kojen ist eine dichte Schicht Heu, darüber Unterdecken aus dicken Hessians und Überdecken aus Wolle.

Von Nahrungsmitteln sind vorhanden 52½ kg hartgebackene Kringeln, 25 kg prima Schweineschmalz, 36 kg eingemachtes Fleisch, 40 kg Reis, 2 Broden Zucker, 1 Dose Tee und 2 Pakete Salz.

Von Küchenutensilien sind vorhanden: 10 Teller, 10 Löffel, 10 Paar Messer und Gabeln, 10 Becher, 2 Petroleum-Kochöfen mit 6 extra Dochten, 2 Töpfe, 2 Kasserollen, 1 Terrinezlöffel, 1 Lampe mit 3 Dochten und 7 Gläser, 1 Paket Stearin-kerzen, 20 Schachteln Zündhölzer, 4 Behälter mit Petroleum und 2 galvanisierte Wassereimer.

\*) Bereits in dem Reiseberichte des Fischereikreuzers »Zieten« über die Fahrt nach Island war eine Mitteilung enthalten, daß der deutsche Konsul in Reykjavik, D. Thomsen, im Begriff stehe, an jenem gefährlichen Teile der Südküste Islands, wo die zahlreichen Strandungen von Fischdampfern vorgekommen sind und die Besatzung des Geestemünder Fischdampfers »Friedrich Albert« furchtbare Leiden erdulden mußte, ein Schutzhaus errichten zu lassen.

Von Verbandstoffen und Medizin sind vorhanden: 2 baumwollene Binden, 16 diverse Gazebinden, 8 P. div. sterile Baumwolle, 6 Pakete Gazekompressen,  $1\frac{1}{2}$  m sterile Gaze,  $1\frac{1}{2}$  m Karbolgaze, 4 Pakete Jodoformgaze,  $\frac{1}{2}$  m engl. Charpie,  $\frac{1}{2}$  m amerik. Heftpflaster, 1 Paket englisches Heftpflaster, 4 Verbandspakete, 3 Aperturbinden, 1 Nagelbürste, Hoffmannstropfen, Salmiakspiritus, Karbolsäure, Karbolöl, Scheere, Sutureseide, Suturenadeln, Sicherheitsnadeln, Stecknadeln, Zwirn, Nähadeln, Messingglas; ferner Doverspulver, Chinin, Chinastropfen, Kampferstropfen und Chloroformöl, sowie 1 Bettbecken.

Von anderen Gegenständen sind vorhanden: 1 Waschwanne, 2 Handtücher, 5 Stücken Seife, 1 Kamm, 1 Spiegel, 1 Fingerhut, Nähadeln, Flachszwirn, Knöpfe, Scheere, Retorts, Bindfaden, 1 Schreibbuch, 12 Bleifeder, 2 P. Spielkarten.

Von Werkzeug und Materialien sind vorhanden: 1 Axt, 1 Hammer, 1 Kneifzange, 1 Säge, 1 Fuchsschwanz, 1 Drehbohrer, 3 Bohrer, 2 Zentrumsbohrer, 3 Stechbeitel, 1 Holzkeule, 2 Hobel, 1 Kuhfuß, 1 Feile, 1 Schraubenzieher, 1 Strickmaß, 1 Winkel, 1 Maßstab, 13 P. diverse Nägel, 3 Rollen Dachpappe,  $2\frac{1}{2}$  Rl. Wandpappe, 22 Stück diverse Bretter, 6 extra eiserne Fenster (falls die Glasscheiben brechen sollten), 1 Schaufel, 1 montierter Schleifstein, 1 Behälter Karbolnium, 2 Tonnen Teer.

Zur Winterreise außerdem: 1 Islandkarte, 1 Kompaß, 1 gutes leichtes Boot mit Eschenholzgerippe und wasserdichtem Segeltuchüberzuge, 2 Ruder und 3 lange Bootleinen.

Schließlich ist im Schutzhaus folgende »Anweisung für Gestrandete zur Verbindung mit der Umwelt« aufgehängt:

»Zwischen 8 $\frac{1}{2}$  und 9 Uhr Abends in sichtbarem Wetter muß von Teer und Treibholz ein großes Feuer angezündet werden, um von bewohnten Gegenden Hilfe herzurufen.

Die Reise nach bewohnten Gegenden geht durch Wüsten und über Sümpfe und stromstarke Flüsse, sie kann mehrere

Tage in Anspruch nehmen und kann nur von gesunden Personen und mit großer Vorsicht unternommen werden.

Falls das Eis auf Sümpfen und Flüssen fahrbar ist, geht man erst nach Norden nach »Lömnagnúpur«, dem hohen Berge mit schwarzen Kämmen, von dort nach Nordwesten in der Richtung gegen die niedrigen Berge, in welcher Nähe man die bewohnten Gegenden trifft. Östlich von »Lömnagnúpur« ist dagegen eine Wüste den ganzen Weg nach Orafajökull, wo auch bewohnte Gegenden sind, aber doppelt so weit entfernt als die westlichen.

Falls das Eis auf dieser Strecke nicht fahrbar ist, geht man nach Westen ans Meeresufer, fährt per Boot über eine Flußmündung »Nyji Óa«, und nach ca. 1 Seemeile wieder über eine große Flußmündung »Hvalski«, die nur bei Flut oder Ebbe, wenn der Strom wechselt, übersetzt werden kann. Von dort geht man gegen Nord-Nordwest nach den entfernten Bergen, unter denen man die Bauernhöfe sieht. Auf die Karte kann man sich auf diesem Wege nicht verlassen.

In beiden Fällen sind mitzunehmen: Das Segeltuchboot, Bootsleinen, Kompaß, Teppiche und Proviant für 3—4 Tage. Die Kranken und Schwachen müssen am liebsten zurückgelassen werden, um die Feuer Abends anzuzünden, bis sie mit Pferden und Führern abgeholt werden.

Dieses Haus ist ausschließlich als Zuflucht für Gestrandete gebaut, es gehört einem Privatmann in Reykjavik, und wird hierdurch unter den Schutz der Besucher gestellt.

Diese Erklärung ist in 5 Sprachen: deutsch, englisch, französisch, dänisch und isländisch mittels eines blauen Bleistiftes auf einen großen Bogen starken braunen Papiers geschrieben und im Hause aufgehängt.

Herr Pastor Magnus Bjarnason auf Presthækka hat die Oberaufsicht über das Haus, und der Bauer Steingrímur Steingrímsson auf Kúlfafalli beaufsichtigt es jedesmal, wenn er auf Skeidarársand zu tun hat.

## Ein kurzer Nachtrag zur Abgabenfrage auf natürlichen Wasserstraßen.

Interpretation des § 54 der Verfassung durch die Regierungsvertreter:

Der Herr Reichskanzler am 10. Dezember 1903 (Reichstage): »Nach der ganzen Entstehungsgeschichte des § 54 der Reichsverfassung kann es keinem Zweifel unterliegen, daß durch diese Verfassungsbestimmung das Recht der Einzelstaaten beseitigt werden sollte, auf den deutschen Strömen lediglich für die Befahrung derselben irgend welche Abgaben zu erheben. Jede Ausnahme von diesem reichsgesetzlichen Grundsatz würde hiernach der Genehmigung durch ein besonderes Reichsgesetz bedürfen, welches im Bundesrat unter Wahrung der Vorschrift des Art. 78 der Reichsverfassung zu beschließen ist.«

Herr v. Budde, Minister für öffentl. Arbeiten, am 25. Februar 1904 (Preuß. Abgeordneten-Hause, Kommission): »Der im § 54 der Reichsverfassung liegende Grundgedanke, daß die Befahrung der Flußläufe frei, und daß auch für deren gewöhnliche Unterhaltung eine Abgabe nicht zu erheben sei, daß dagegen für die Benutzung einer künstlich erst geschaffenen Fahrbahn zur Deckung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten Gebühren gefordert werden dürfen, wird von der königlichen Staatsregierung wie bisher, so auch jetzt noch als gerecht und billig anerkannt. Es liegt nach der Auffassung der königlichen Staatsregierung durchaus im Rahmen jenes Grundsatzes, auch auf den natürlichen Wasserläufen für die Benutzung der erst künstlich geschaffenen Fahrtiefe Gebühren zur Deckung der für deren Herstellung und Unterhaltung aufgewendeten Kosten zu erheben.«

Herr v. Budde (Kanalkommission Preuß. Abgeordnetenhaus) am 9. November 1904: »Die preußische Regierung hat

die Überzeugung von der Zweckmäßigkeit und Gerechtigkeit der Abgabenerhebung auf den Strömen. Sie hat auch den Willen, dieser Überzeugung sobald als möglich durch Erlass entsprechender Tarife praktischen Ausdruck zu geben. Sie muß andererseits aber auch mit der Tatsache rechnen, daß im Reichstag und bei den beteiligten fremden Regierungen Meinungsverschiedenheiten darüber entstehen, ob eine Abgabenerhebung mit dem Art. 54 der Reichsverfassung und mit den in Betracht kommenden internationalen Verträgen vereinbar sei.«

Herr v. Budde (Kommission des Preuß. Abgeordneten-Hauses) am 1. Dezember 1904: »Ein Staatsministerialbeschuß, daß die Staatsregierung bereit sei, die geeigneten Schritte zu tun, um die hinsichtlich der Abgabenerhebung bestehenden Ungleichheiten zwischen den Kanälen und kanalisierten Flüssen einerseits und den natürlichen Wasserstraßen andererseits zu beseitigen und dieser Maßregel etwa entgegenstehende, aus der jetzigen Lage des öffentlichen Rechts entstehende Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen.«

Der Herr Staatssekretär des Innern am 6. Februar 1905 (im Reichstage): »Ich nehme Bezug auf die Erklärung, welche der Reichskanzler zu der Frage der Einführung von Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen in der Sitzung des Reichstags vom 10. Dezember 1903 abgegeben hat, und auf meine denselben Gegenstand betreffende Erklärung in der Reichstags-sitzung vom 12. April 1904. Darnach kann kein Zweifel darüber bestehen, daß ein Bundesstaat, der über die in Artikel 54, Abs. 4 der Reichsverfassung gezogene Grenze hinaus Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen erheben will, hierzu der besonderen Genehmigung durch ein verfassungsänderndes Gesetz gemäß Artikel 78, Abs. 1 der Reichsverfassung bedarf.



Desgleichen unterliegt es keinem Zweifel, daß soweit internationale Verträge der Abgabenerhebung entgegenstehen, die Zustimmung der vertragschließenden Teile Vorbedingung für die Abgabenerhebung ist. Wenn die preußische Regierung die Absicht zu erkennen gegeben hat, durch geeignete Schritte die Beseitigung der hinsichtlich der Abgabenerhebung bestehenden Ungleichheit zwischen den Kanälen und den kanalisierten Flüssen einerseits und den natürlichen Flüssen andererseits herbeizuführen, so besteht kein Anlaß zu der Annahme, daß sie es unterlassen werde, zur Erhebung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen die reichsgesetzliche Genehmigung nachzusuchen, soweit sie nach dem Vorhergesagten erforderlich ist. Hierfür spricht auch der Wortlaut, der in der Kommissions-sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses namens des Staatsministeriums abgegebenen Erklärung, wonach die preußische Regierung bereit ist, die geeignetsten Schritte zu tun, um die der Beseitigung der Ungleichheit etwa entgegenstehenden, aus der jetzigen Lage des öffentlichen Rechts sich ergebenden Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen.

Dieser Stellungnahme gegenüber stehen folgende internationale Verträge: »Zunächst die *Elbschiffahrtsakte von 1821* und die *Additionalakte von 1844*, welche bestimmen, daß die Schifffahrt auf der Elbe in Bezug auf den Handel vollständig frei sein soll. Die später noch weiter erhobenen Zölle wurden 1870 durch den Vertrag des Norddeutschen Bundes mit Österreich-Ungarn abgeschafft, denn, so wurde damals gesagt: die Forterhebung stehe nicht im Einklang mit der Verfassung, weil die zur Erhebung kommenden Abgaben nicht der Natur einer Entrichtung von Abgaben für besondere Anstalten seien, sondern ein einfacher Passagezoll für Befahren natürlicher Wasserstrassen. Aber schon damals waren viele Millionen aufgewendet für die Regulierung der Elbe. Die *Rheinschiffahrtsakte* aber besagt im Artikel 3: »Auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiet der vertragschließenden Staaten liegen, darf eine Abgabe, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladung, noch von den Flößen erhoben werden.« Art. 28: »Die vertragschließenden Staaten machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheines in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten.« Art. 31: »Von Zeit zu Zeit sollen Strombefahrungen durch Wasserbautechniker sämtlicher Uferstaaten vorgenommen werden, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Maßregeln und die etwa eintretenden neuen Hindernisse der regelmäßigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen.«

Wendet sich der § 54 der Reichsverfassung somit generell gegen die Erhebung von Abgaben auf natürlichen Flüssen, so beschränkt sich in den internationalen Verträgen dieses Verbot nur auf die Elbe und den Rhein. Als bekannt wird hier vorausgesetzt, daß Preußen auf seinen märkischen Wasserstrassen, ohne die Zustimmung des Reiches einzuholen, Abgaben erhebt, während die Erhebung der Weserabgaben der vorherigen Zustimmung des Reiches bedurfte.

Aus den außerpreußischen Staaten, die an der Aufrechterhaltung der erwähnten internationalen Verträge beteiligt sind, liegen bisher zu der Absicht der preußischen Regierung ver-

schiedene Kundgebungen vor. Es kommen in Betracht Österreich-Ungarn für die Elbe, Holland für den Rhein und von den deutschen Bundesstaaten Bayern, Württemberg, Sachsen, Baden und Hessen.

Holland, Minister des Äußeren: »Offiziell wissen wir von der Absicht, Schifffahrtsabgaben auf dem Rhein einzuführen, nichts. Aus diesem Grunde ist bisher keine Veranlassung gewesen, in dieser Sache einen amtlichen Schritt bei der preußischen Regierung zu tun, zumal wir durch die Rheinschiffahrtsakte in dieser Hinsicht vollkommen geschützt sind, da eine Änderung des gegenwärtigen Zustandes auf dem Rhein nicht ohne Zustimmung von Holland stattfinden kann.«

Bayern: Prinz Ludwig hat sich in der Kammer der Reichsräte gegen die Erhebung von Abgaben ausgesprochen.

Baden, Staatsminister: »Nach Artikel 54, Abs. 4 der Reichsverfassung dürfen auf den natürlichen Wasserstrassen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Hierdurch ist für die schiffbaren Flüsse, und zwar auch für die auf Staatskosten regulierten und unterhaltenen, die Erhebung von Schifffahrtsabgaben, welche sich als ein Entgelt für die kraft gemeinsamen Gebrauchs gestattete Befahrung von Wasserstrassen darstellen würden, verfassungsrechtlich ausgeschlossen. Ferner ist durch Art. 3 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 bestimmt, daß auf diesem Strom und seinen im Gebiet der Vertragsstaaten liegenden Nebenflüssen eine Abgabe, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen noch von der Ladung erhoben werden darf. Im Hinblick auf diese Rechtslage könnte auf den schiffbaren natürlichen Wasserstrassen, die für das Großherzogtum in Betracht kommen, die Erhebung von Schifffahrtsabgaben nur erfolgen, wenn zuvor die gedachten Vorschriften der Reichsverfassung und der Rheinschiffahrtsakte abgeändert würden. Eine derartige Maßnahme würde nach Ansicht der großherzoglichen Regierung wesentlichen und grundsätzlichen Bedenken unterliegen. Die großherzogliche Regierung ist der Ansicht, daß an diesem Grundsatz der Abgabefreiheit auch in Zukunft festzuhalten sein wird.«

Hessen, Staatsminister (29. Dezember 1904): »Die großherzogliche Regierung beabsichtige, an dem Grundsatz der Abgabefreiheit in der Weise und in dem Umfange, wie sie durch die bezeichneten Bestimmungen der Reichsverfassung und der Rheinschiffahrtsakte gewährleistet sei, festzuhalten. Insbesondere seien nach Ansicht der großherzoglichen Regierung die bisherigen Korrektionsarbeiten und Werke zugunsten der Verbesserung des Fahrwassers des Rheins nach Beschaffenheit und Umfang nicht als solche besonderen Anstalten zu betrachten, für welche die Erhebung einer Verkehrsabgabe nach den bezeichneten Bestimmungen als zulässig erscheinen würde.«

Von Österreich-Ungarn und Sachsen fehlen Kundgebungen.

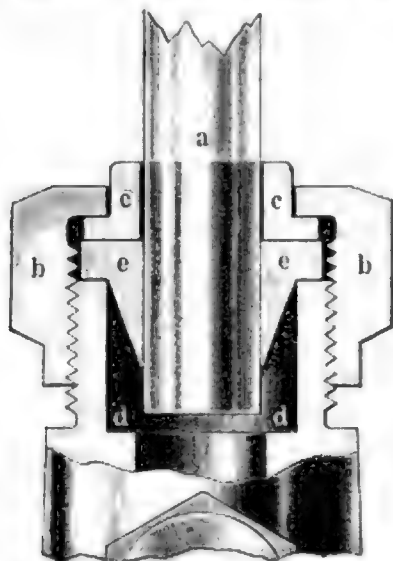
Im Gegensatz zur Königl. Preuß. Regierung scheinen demnach die Regierungen der anderen an den internationalen Verträgen interessierten Länder, soweit sie sich geäußert haben, auch dann nicht für die Erhebung von Abgaben zu haben zu sein, wenn diese lediglich zur Deckung der für besondere Anstalten, für Vertiefung des Fahrwassers aufgewendeten Kosten verwendet werden sollen.

## Die zweckmäßigste Abdichtung der Wasserstandsgläser.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß die Abdichtung der Wasserstandsglasröhren eine Frage von nicht geringer Bedeutung ist für Alle, die mit der Überwachung oder Bedienung von Dampfkesseln betraut sind. Jeder, der vor dem Kessel steht, hat es schon oft erlebt, daß an einem Tage oft 3 und 4 Gläser platzen, ehe endlich das letzte »sitzt«. Man schimpft

über die Gläser, setzt neue ein und schreibt das Platzen auch äußeren Temperatureinflüssen zu. In den weitaus meisten Fällen jedoch liegt die Ursache in der vollständig unzureichenden Abdichtung der Gläser mit den veralteten zylindrischen Gummiringen. Es ist deshalb mit Freuden zu begrüßen, daß darin Wandel geschaffen werden kann durch Verwendung von

»Forcitt«-Wasserstandsreformringen. (Mehrfach gesetzlich geschützt.) Diese sind in jedem Wasserstand verwendbar.



Die Stopfbüchsenbrille c wird umgekehrt und etwas abgeschnitten und ruht dann mit ihrem Flansch auf dem »Forcitt«-Reformring e, wodurch, nachdem die Überwurfmutter b leicht angezogen ist, eine absolute Abdichtung der Stopfbüchse erreicht wird, ohne Pressung des Glases. Tritt nun beim Öffnen der Hahn-Kopfventile Dampf oder Wasser in den Stopfbüchsenraum d, so wird der konische Teil des »Forcitt«-Reformringes an die Wandungen des Glases angelegt und so auch das Glas perfekt abgedichtet. »Forcitt« ist eine sehr widerstandsfähige Gummi-Qualität, die sich für die höchste Beanspruchung in allen Industriezweigen glänzend bewährt, so daß die Reformringe auch qualitativ das Beste bieten.

Als besondere Eigenschaften können die Ringe in Anspruch nehmen: die Flansch-Abdichtung der Stopfbüchse, die freie Dehnfähigkeit des Glases, den verminderten Glasbruch, die Beseitigung von Durchgangsverstopfung durch Bröckeln und Quellen der Ringe, die Vereinfachung in der Verwendung der Dichtung, die durch den Kesseldruck selbsttätig bewirkte Abdichtung und ihre widerstandsfähige Qualität.

Diese »Forcitt«-Wasserstandsringe werden von der Firma Weinhardt & Just, Hannover, in den Handel gebracht.

## Schiffbau.

### Stapelläufe.

Am 18. Februar lief auf der Neptunwerft in Rostock der für die Firma Ernst Ruß in Hamburg erbaute Stahlschraubenfrachtdampfer »Tilly Russ« vom Stapel. Der nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd nach der Klasse  $\star$  100 A 4 L (E) mit verstärktem Sturmdeck aus deutschem Siemens-Martin Stahl erbaute Dampfer mißt: 302'  $\times$  41'  $\times$  21'. Die dreifache Expansionsmaschine hat 1000 HP bei einem Kesseldruck von 13 Atm., sie mißt 530, 900, 1420 mm, 950 mm gemeinsamer Hub. Die beiden Hauptkessel des Schiffes haben eine Heizfläche von 350 qm bei einem Durchmesser von 1000 mm.

Am 25. d. M. fand auf der Werft von Nüske & Co., Akt.-Ges. Stettin, der Stapellauf des für die Reederei Emil R. Retzlaff, Stettin, erbauten Frachtdampfers »Carl Lovers«, Baunummer 132, statt. Der Neubau mißt: 75,00 m  $\times$  11,15 m  $\times$  5,78 m. Das Schiff nebst Zubehör ist nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd  $\star$  100 A 4 Atl. E. erbaut und hat eine Ladefähigkeit von 2300 T. Eine dreifache Expansionsmaschine von 450, 720, 1170 mm Zylinderdurchmesser bei 25 Hub mit Oberflächenkondensation soll dem Dampfer im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten pro Stunde bei einer Maschinenleistung von 850 i. HP. verleihen. In zwei Kesseln von zusammen 265 qm Heizfläche und 12 Atm. Dampfspannung wird der benötigte Dampf erzeugt.

Am 28. Februar ist von der Reiherstieg-Schiffswerfte der im Auftrage der Hamburg-Südamerikanischen D. G. für die »Compania de Navegacao-Cruzeiro do Sol« erbaute Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer »Jupiter« glücklich zu Wasser gelassen. Der Dampfer, für die höchste Klasse des Bureau Veritas gebaut und bestimmt zur Fahrt zwischen Santos und Buenos Ayres, mißt: 269  $\times$  37' 9"  $\times$  21' 8"; Tragfähigkeit 1300 T., hat Einrichtungen für 50 Passagiere 1. Klasse und für eine Anzahl Zwischendecker; eine dreifache Expansionsmaschine von 1320 i. HP., mit voraussichtlicher Geschwindigkeit von 12 Knoten, erhält ihren Dampf aus 2 einfachen Kesseln, die auf 14 Atm. konzessioniert sind.

Nachdem der bei den Howaldtswerken, Kiel, für die Herren Sartori & Berger, Kiel, im Bau befindliche Schrauben-Frachtdampfer »Horma« glücklich vom Stapel lief, erfolgte am 28. Februar der Stapellauf des für die gleiche Reederei auf dieser Werft im Bau befindlichen Dampfers »Alexandra«, Bau-No. 421. Der erstgenannte Dampfer mißt: 165' 0"  $\times$  27' 0"  $\times$  14' 0" und trägt bei einem Tiefgang von 12' 0" 720 T.; der zweite Dampfer 194' 0"  $\times$  30' 3"  $\times$  16' 9" und besitzt eine Tragfähigkeit von 1100 t auf 14' 0" Tiefgang.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Hamburg-Amerika Linie traf mit der Dänisch-Westindischen Kompagnie ein Abkommen, wodurch eine Interessengemeinschaft zwischen beiden Gesellschaften hergestellt wird.

In letzter Zeit waren im Anschluß an die zahlreichen Charterungen der Hamburg-Amerika Linie andauernd Gerüchte verbreitet, daß weitere Schiffsvorkäufe stattgefunden hätten, und zwar soll es sich dabei um eine größere Anzahl zumeist älterer Schiffe der Reederei handeln. Da in der Presse die Verkäufe bereits als definitiv abgeschlossen bezeichnet werden, hat sich die »Börsenhalle« an die Reederei gewandt und erfahren, daß Unterhandlungen über Schiffsvorkäufe schweben, aber noch nicht perfekt seien.

Die Stettiner Stadtverwaltung beabsichtigt den Bau eines Industriehafens, für den eine Fläche von 180 Hektar in Aussicht genommen sind. Die Ausführung des Planes soll später erfolgen, vorläufig soll, nachdem der Grunderwerb gesichert ist, der Bau eines Stichkanals in Angriff genommen werden.

Der Schutzverein Deutscher Reeder gibt bekannt, daß er auf sein Rundschreiben vom 26. Januar von allen Seiten Zuschriften erhalten hat, in denen die volle Sympathie mit den Bestrebungen, durch gemeinsames Vorgehen der Reedereien eine Anbesserung der Frachten für die in der freien Frachtschiffahrt beschäftigten Dampfer herbeizuführen, ausgedrückt wird.

Aus einer an die »Hamb. Nachr.« gerichteten Zuschrift geht hervor, daß umfangreiche Erhebungen im Gange seien,

Cuxhaven zu einem Stützpunkt und Hafen für die Kriegflotte zu machen.

Eine am 14. März stattfindende Generalversammlung der Flensburg-Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft soll nach Anträgen der Verwaltung über Herabsetzung des Aktienkapitals sowie Erneuerung des Schiffsmaterials beschließen, während eine Aktionärgruppe die Auflösung der Gesellschaft vorschlägt.

Aus einem längeren Aufsatz des »Leuchtturm« geht hervor, daß sich die Flotte des Norddeutschen Lloyd gegenwärtig auf 65 Seedampfer stellt, wozu noch 10 Neubauten kommen, ferner 46 Küstendampfer und 47 Flußdampfer, also zusammen 168 Dampfer, dazu 2 Schulschiffe und 165 Leichtfahrzeuge mit insgesamt 451 000 Pferdekraften und 620 000 Registertonnen. In den Neubauten sind die zwei »Feldherrn«-Dampfer noch nicht eingeschlossen.

Einer interessanten Zusammenstellung über »Emden und sein regelmäßiger Schiffsverkehr« in den »Hamburger Beiträgen« entnehmen wir, daß von 366 542 t seewärts angekommenem und abgegangenen Raumgehalt allein 181 315 t, also beinahe die Hälfte durch Dampfer der Hamburg-Amerika Linie befördert wird.

Die Hamburg-Amerika Linie hat dem Kaiser ihren Dampfer »Hamburg« zur Fahrt nach dem Mittelmeer zur Verfügung gestellt. »Hamburg«, der gegenwärtig einem bedeutenden Umbau und einer gründlichen Änderung der Kajüteinrichtungen unterzogen wird, geht nach Wilhelmshaven, wo sich S. M. an Bord begeben wird.

Am 28. Februar ist mit »Professor Woermann« ein größerer Truppentransport von 553 Personen und 196 Pferden von Hamburg nach Swakopmund abgegangen.

Am 28. Februar hat in Gegenwart von Regierungsvorstellern eine Versammlung der Övelgöner-Neumühler Patentlotsen in Altona stattgefunden, in der die Regierung ersucht wurde, das sogen. Kontraktlotensystem nach Möglichkeit einzuschränken. Die Einrichtung, daß viele Reedereien ständige kontraktlich verpflichtete Lotsen haben, nimmt, wie die Patentlotsen behaupten, diesen einen erheblichen Teil ihres Verdienstes. (Siehe näheres S. 425. Jahrgang 1904.)

Das Seeamt zu Lübeck, das die Strandung des Dampfers »Mannheim« auf unsichtige Witterung, starke Strömung und einen entschuldigen navigatorischen Irrtum zurückführt, bemerkt zum Schluß seines Spruches: »Der Unfall wäre nicht erfolgt, wenn das Fehmarnbelt-Feuerschiff auf seiner Station gelegen hätte.«

Von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind dem Führer des Nordd. Lloyd-Dampfers »Köln«, sowie den Personen der Besatzung des Rettungsbootes für die Hülfeleistung von sechs Personen des englischen Schooners »Harald« bei den Neufundlandbänken folgende Prämien verliehen: Kapitän H. Langreuter die große silberne Medaille nebst Diplom, dem dritten Offizier A. Vogt, der das Boot führte, die kleine silberne Medaille nebst Diplom, und ferner den Steuerern H. Hergt, H. Hinrichs, sowie den Matrosen M. Oehme, O. Killat, H. Moyer und H. Schau je ein Geldgeschenk von 50 Mk.

Dem Schiffer E. de Vries aus Emden, der a. Zt. bei dem Unfälle des Schleppdampfers »Sophia Wessels« bei Oldersum drei Personen rettete, ist vom Kaiser die Rettungsmedaille am Bande verliehen worden; ferner erhielten der Maschinist Rathkamp und der Matrose Tillmann je 30 Mk., sowie die Fischer D. und L. Ricksack je 10 Mk. Belohnung.

### Ausland.

Die Panamakanalkommission hat beschlossen, den Bau eines Meeresniveaukanals, der 230 Millionen Dollars kosten und in zwölf Jahren fertig sein soll, zu empfehlen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat, nach dem »Leuchtturm«, einen Gesetzentwurf vorbereitet, laut welchem die vorgeschriebene Dampfloschvorrichtung auf transatlantischen Passagierdampfern durch eine solche ersetzt werden soll, die das Feuer an Bord von Schiffen durch chemische Mittel bekämpft. Bereits hat das »Committee on Merchant Marine & Fisheries« dem Kongreß der Vereinigten Staaten einstimmig eine solche Gesetzesänderung empfohlen, und der Kongreß wird in allernächster Zeit diesen Vorschlag der Kommission zum Gesetz erheben.

Im englischen Unterhaus ist ein Gesetzentwurf eingebracht worden, der die Verpflichtung zur Unfallentschädigung, der englische Reeder bereits unterliegen, auch auf ausländische Schiffe übertragen will.

Sir Thomas Sutherland der angefeindete Vizepräsident der Suez-Kanalgesellschaft hat sich in einer längeren Rede gegen die ihm und seiner Wirksamkeit gewordene Kritik verteidigt. Er nannte u. A. seine Reederei, die P. & O. Co., den besten und größten Kunden des Kanals, um damit die Haltlosigkeit der Angriffe gegen die ungerechtfertigte Abgabenerhebung der Kanalgesellschaft nachzuweisen. Mit dieser Behauptung hat er unzweifelhaft die Position seiner Gegner gestärkt und ihren Kundgebungen neue Nahrung gegeben, weiß man doch, daß die P. & O. Liner größtenteils Passagierdampfer sind, die von der bekämpften Gebührenerhebung gar nicht betroffen werden.

Bei der Verhandlung über »Auswärtige Schiffsahrtssubsidien« wurde die englische Schiffsahrtskammer beauftragt bei der Regierung gegen das Verbot der Beteiligung englischer Schiffe in der amerikanischen, französischen und russischen Küstenfahrt vorzettelig zu werden. Der Antrag, Reziprozität gegenüber den Schiffen der drei Flaggen im Falle der Nichtberücksichtigung des ausgesprochenen Wunsches zu üben, wurde als aussichtslos und unwirksam abgelehnt.

### Vermischtes.

Das Kaiserliche Oberseeamt hat die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Seeamts zu Hamburg aus Anlaß des Unterganges des Hamburger Dampfers »Lula Boblen« abgewiesen, also dem Kapt. Meurer und dem II. Offizier Guhl das Patent zur Ausübung des Schiffergewerbes belassen. Für den Kapitän wirkte Rechtsanwalt Dr. Schroeder, für den Schiffsoffizier Rechtsanwalt Kumpel als Rechtsbeistand. Wir kommen später auf den Fall eingehend zurück.

**Durchschlag des Simplotunnels.** Am 24. Februar des Morgens um 7 h 20 ist der Durchstich der letzten Wand des gewaltigen Simplotunnels gesprengt worden. Eins der größten Kulturwerke aller Zeiten sieht damit nach 6 1/2 jähriger Arbeit seiner Vollendung entgegen. Seine Bedeutung für Handel und



Verkehr wird sich erst nach einigen Jahren überblicken lassen, eine sprunghafte Entwicklung des Verkehrs von Genua und auch von Messina steht sicher bevor. Damit rückt der Zeitpunkt heran, an dem Marseille den Platz des ersten Seehafens im Mittelmeer dem aufstrebenden Genua einräumen wird.

**Die Internationale Seerechtskonferenz**, an der mit Ausnahme deutscher und englischer die Vertreter der Regierungen aller maritimen Länder beteiligt waren, hat in Brüssel vom 21. bis 25. Februar getagt. Die dort gefaßten Beschlüsse, über die wir noch berichten werden, sollen den Regierungen der vertretenen Länder zugestellt werden, um am 1. September, dem nächsten Versammlungstermin, endgültig erledigt zu werden.

**Geschäftsumfang der Grossherzoglich-Oldenburgischen Seemannsämler im Jahre 1904.** Nach den Jahresberichten der Großherzoglichen Seemannsämler Varol, Jever, Brake und Friesoythe sind in dem genannten Jahre: angemustert: für Dampfschiffe 1864 Mann, für Segelschiffe 919 Mann, zusammen 2783 Mann; abgemustert: für Dampfschiffe 1707 Mann, für Segelschiffe 763 Mann, zusammen 2470 Mann. Die Zahl der angemusterten unbefahrenen Schiffsjungen betrug 255. Es kamen zur Anmeldung: 32 Entweichungen, 10 Sterbefälle und 14 Unfälle. Verhandelt wurde über 9 Unfälle und 11 Nachlaßregulierungen im Auslande verstorbener Seeleute. Über Streitigkeiten zwischen Kapitän und Mannschaft war nicht zu verhandeln. Strafen wurden in 19 Fällen erkannt. Von den an- und abgemusterten Personen entfielen 2673 bzw. 2303 auf das Seemannsamt Brake, wobei auch das neugegründete Seemannsamt Nordenham mitberücksichtigt ist, für welches künftig ein eigener Jahresbericht erscheinen wird.

**Vorschriften über Ladevorrichtungen im Hafen von St. Petersburg**, die vom Beginn der diesjährigen Schiffsahrtssaison gelten sollen: 1) Auf allen Kauffahrteischiffen, sowohl russischen wie ausländischen, die im Petersburger Hafen mit ihren eigenen Schiffsvorrichtungen das Löschen und Laden von Waren ausführen, müssen diese Vorrichtungen in vollkommen guten Zustand und zweckentsprechend sein und den Anforderungen der Sicherheit bei ihrem Gebrauch genügen, was die Kapitäne der betreffenden Schiffe zu beaufsichtigen und wofür sie die Verantwortung zu tragen haben. 2) Kapitäne von Schiffen, auf denen diese Vorrichtungen nicht in gutem Zustand sind, verlieren, sofort nachdem dies festgestellt worden, das Recht zur Benutzung solcher Vorrichtungen, so lange sie im Hafen liegen und erlangen es erst wieder, nachdem die Mängel beseitigt sind und der Chef des Hafens die Benutzung der Vorrichtungen wieder gestattet hat. Im Zusammenhang mit diesen Vorschriften wird gegenwärtig in der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt erwogen, ob nicht für den Fall, daß ein Arbeiter oder eine andere Person während des Löschens oder Ladens eines russischen oder ausländischen Schiffes in russischen Hafen infolge der mangelhaften Losch- oder Ladevorrichtungen des Schiffes einen Unfall erleidet, der Hafenverwaltung das Recht eingeräumt werden könne, das Schiff solange festzuhalten, bis es durch Hinterlegung einer von der Hafenverwaltung festzusetzenden Sicherheit von höchstens 10 000 Rubel die Verfolgung des etwaigen Schadensersatzanspruches des Beschädigten vor den russischen Gerichten sichergestellt habe. Eine Entscheidung über diese Frage ist bis jetzt noch nicht erfolgt.

**Prüfungswesen.** Mit der diesjährigen Frühjahrsprüfung von Seeschiffen für große Fahrt und Seesteuerleuten wird in der Großherzoglichen Navigationsschule zu Wustrow auf Fischland am Montag, den 20. März d. J., morgens 8 Uhr, begonnen werden.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Dezember 1904 und 1903 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1904	1904	1903	1903
Totalverluste . . .	31	59	25	77
Beschädigungen . . .	600	198	579	243

Nach Flaggen geordnet gingen im Dezember 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	18	japanische	1	—
brasilianische	1	—	norwegische	2	2
britische	18	20	portugiesische	1	1
dänische	1	—	russische	1	3
deutsche	2	2	schwedische	—	4
französische	2	4	spanische	1	1
griechische	—	1	uruguayische	—	1
italienische	—	2			

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 27. Februar. Unter Vorsitz von Herrn Kapt. Theile wurden die Herren O. Schmidt, Kolberg, Stumme, H. O. Persiehl, Dr. med. Schröder und Köln als Mitglieder aufgenommen. Unter den Eingängen war eine Zuschrift der Deputation für Handel und Schifffahrt. Auf Veranlassung des Reichsamts des Innern schickt sie, mit der Bitte um eine gutachtliche Äußerung des Vereins, die Abschrift eines Berichtes des Delegierten der Europäischen Donau-Kommission. Der Bericht bezieht sich auf folgende für die Donau gültige von der Donau-Kommission erlassene Vorschrift: »Schiffe von über 300 Fuß Länge sind verpflichtet, außer den zwei Bugankern noch einen starken Stromanker mit guter Trosse am Heck zu haben, stark genug, den Anker halten zu können. Dieser Anker muß stets gebrauchsfähig sein und auf Verlangen des Lotsen heruntergelassen werden können.« Da die Zweckmäßigkeit der Vorschrift in Fachkreisen Bedenken erregt hat, wird eine gutachtliche Äußerung von Sachverständigen über einzelne dort näher gestellte Fragen erbeten. Den Herren Korvettenkapitän Rudiger, Kapt. Elson und Voss wird als Mitgliedern einer Kommission die Angelegenheit zur Erledigung bis zur nächsten Sitzung übergeben. Herr Knipping hielt hierauf den in Aussicht gestellten sehr anregenden Vortrag über Tabellarische Reiseberichte, über eine Publikation, deren wesentlichster Inhalt den Lesern durch den Artikel des Herrn Kapt. Prager auf S. 68/70 bekannt gegeben ist. Herr Ingenieur Becker erläuterte an einem kleinen Modell mit einigen Worten Zweck und Wesen einer von ihm erfundenen Bootsaustrittsvorrichtung. Die Konstruktion beruht auf dem Prinzip, durch eine senkrecht zum Schiffsrumpf gebrauchte Spier, ein Boot bei schragliegendem Schiff von seiner erhöhten Seite aus ins Wasser zu lassen. Bei einer Schlagseite von  $12\frac{1}{2}^{\circ}$  gelang der Versuch. Nächste Sitzung am 6. März.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 1. März. Außerordentliche Generalversammlung. Als Mitglieder wurden die Herren Kapt. Classen und Madsen, D. »Canada« aufgenommen. Nachdem der Vorsitzende die Einladung des Nautischen Vereins zur Teilnahme am Vortrage des Herrn Prof. Dr. Ahlborn (6. März) bekannt gegeben hatte, trat, der Zweck der heutigen Sitzung, die stark besuchte Versammlung (ca. 60 Mitglieder) in eine Beratung über innere Vereinsangelegenheiten. — Nächste Sitzung am 8. März.

Der Gesamtauflage liegt eine Beilage der Verlags-Buchhandlung von J. Guttentag, Berlin W. bei.

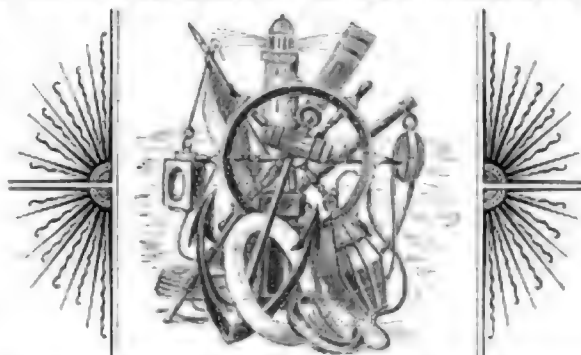
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elbloten.

Der Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven schreibt: »Laut Beschluß der am Montag den 27. Februar stattgefundenen außerordentlichen General-Versammlung des Seeschiffer-Vereins »Weser« wurde eine Statutenänderung des genannten Vereins insofern vorgenommen, daß von jetzt ab alle Inhaber eines Schifferpatentes für große Fahrt in den Verein aufgenommen werden können.«

## Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute

(§ 7a der Bekanntmachung des Bundesrats vom 16. Januar 1904).

Aus Anlaß der Eingabe des Verbandes (vom 20. Oktober 1904) an das Reichsamt des Innern, betr. die Nichtanrechnung der Fahrzeit zur Schifferprüfung für Seesteuerleute auf Schiffen von 400 Kbm Brutto-Raumgehalt und darüber in der Küstenfahrt, ist der Verband vom Vorsitzenden der Technischen Kommission für Seeschiffahrt, Herrn Ministerialdirektor v. Jonquières, aufgefordert worden, einen Vertreter zu einer Ende März anberaumten Sitzung der Kommission nach Berlin zu senden. Nach Verständigung mit den Einzelvereinen ist beschlossen worden, den Vorsitzenden des geschäftsführenden Vereins zu delegieren. Über den Termin der Sitzung, der noch nicht genau festgelegt worden ist, wird später ebenso wie über das Ergebnis der Verhandlungen Bericht erstattet werden.

## Postbeförderung im Hamburger Hafen.

Über diesen auf der Verbandsseite schon wiederholt erörterten Gegenstand berichtet der Verein **Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg:**

Von der Deputation für Handel und Schiffahrt in Hamburg lag ein Antwortschreiben auf eine seiner Zeit von dem Verein gemachte Eingabe vor. Es wird dem Verein hierin mitgeteilt, daß die Deputation den Wunsch nach einer Verbesserung der Postbeförderung im Hamburger Hafen *nicht* befürworten könne, da die Bestellung der Post im Hamburger Hafen allen billigen Anforderungen entspreche und so zuverlässig sei, wie sie nach den besonderen Verhältnissen gestaltet werden könne. Sendungen, welche an die Schiffe adressiert sind, werden mit aller tunlichen Beschleunigung befördert, wenn der Liegeplatz des Schiffes festgestellt ist. Für alle, auch für die in den entferntesten Teilen der Häfen liegenden Schiffe, findet sofern sie an der Kaje oder am Ufer liegen oder von dort zu erreichen sind, eine *täglich dreimalige* Bestellung statt. An Schiffe, die frei im Strom oder an Duc d'Alben liegen, werden Telegramme und Einschreibebriefe unter Zuhilfenahme der Jollenführerdampfer sofort befördert. Sofern hierbei infolge ungenügender Jollenführerverbindungen Verzögerungen vorgekommen sein sollten, werde dabei eine Besserung eintreten, nachdem neuerdings die mangelhaften Jollenführerverbindungen nach den Kuhwärderhäfen verbessert seien. Die Beförderung gewöhnlicher Sendungen an Schiffe der erwähnten Art erfolge von Lando aus, soweit es sich ausführen läßt, durch Anrufen der Schiffe behufs Absendung eines Bootes oder mit anderer sich bietender Gelegenheit, so gut und so schnell es sich einrichten lasse. Die Zahl dieser Sendungen sei eine so sehr kleine, daß die Benutzung einer besonderen Postbarkasse für ihre Bestellung sich nicht rechtfertigen lassen würde.

Zu diesem Schreiben wurde angeführt, daß die Deputation vorher die Wünsche nach Verbesserung der Postbeförderung im Hamburger Hafen als vollberechtigt sehr wohl anerkannt haben solle, und daß hierauf gerade die in dem Schreiben erwähnten Verbesserungen zurückzuführen seien. Es sei zu hoffen, daß hinfert eine regelmäßige Bestellung der direkt an die Schiffe adressierten Sendungen stattfinden werde. Sollten aber wiederum berechnigte Anlässe zu Klagen vorkommen, so sei anzunehmen, daß die Deputation für Handel und Schiffahrt mit ihrer Intervention zur Verfügung stehen würde.

Leider konnte in der Versammlung ein Beispiel von dieser Woche angeführt werden, was auf eine Verbesserung nicht gerade schließen läßt. Am *Dienstag* Mittag, den 21. Februar war ein nach einem Segelschiffe im Segelschiffshafen adressierter Brief am Baumwall mit Porto versehen in den Briefkasten gesteckt. Nach über 45 Stunden, am *Donnerstag* gegen Abend traf der Brief an seinem Bestimmungsort, d. h. an Bord ein. Allerdings wurde er dort nicht von der Post, sondern von der Reederei abgeliefert.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 10.

Hamburg, den 11. März.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Mangel an Steuerleuten in der Ostsee — Begriff der Nahfahrt. — Das Durchsuchungs- und Seebeuterecht. — Einrichtungen zur Bestimmung der Deviation. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Der Untergang der Viermastbark »Optima«.

Hierzu schreibt uns Herr Kapt. Mehring, Hamburg:

Bei der Besprechung der seeamtlichen Untersuchung des Seeunfalls der »Optima« sagen Sie auf S. 88 u. A.:

„Da wir wohl von dem Verdacht frei sind, die Interessen der Kapitäne und Schiffsoffiziere gegenüber der seeamtlichen Rechtsprechung ungenügend zu vertreten, dürfen wir, ohne mißverstanden zu werden, aussprechen, daß im vorliegenden Falle eine Patententziehung, wenn ihre Zulässigkeit überhaupt anerkannt wird, nicht unberechtigt gewesen wäre. Mit dieser Auffassung stehen wir auf der Seite derjenigen Schiffsführer und Schiffsoffiziere, die ihren verantwortlichen Beruf gewissenhaft ausführen und die durch diese Gewissenhaftigkeit ihren Stand heben wollen, damit das Ansehen seiner Vertreter nicht verkümmert, sondern ständig erhöht werde. Wer aber ein solches Ziel erstrebt, der muß zunächst Strenge an sich selbst üben und minderwertige Elemente als solche stigmatisieren, nicht aber über ihre Unfähigkeit den Mantel der Nachsicht decken.“

Aus diesen Worten könnte man den Schluß ziehen, als wollten Sie den Beisitzern indirekt den Vorwurf machen, daß sie dem Mangel an Gewissenhaftigkeit das Wort reden und daß sie, als sie früher selbst aktiv waren, dergleichen Unregelmäßigkeiten an Bord ihrer Schiffe geduldet hätten. Sollten Sie von dieser Auffassung ausgegangen sein, man kann den Eindruck gewinnen, dann möchte ich hiermit in meinem und im Namen der anderen Herren Beisitzer dagegen Verwahrung einlegen.

Anmerkung der Redaktion. Wir bedauern aufrichtig, wenn Herr Kapt. Mehring und seine

Kollegen aus unseren Ausführungen den von ihm gemutmaßten Eindruck gewonnen haben. Nichts hat uns ferner gelegen, als irgend Jemand, auch nicht den Führer der »Optima«, zu verletzen. Daß die von uns auf S. 88/89 angestrebte Absicht von anderen Lesern anerkannt und als richtig bezeichnet worden ist, geht aus Schreiben hervor, die uns von zwei Kapitänen zugegangen sind. Beide stehen mit uns auf dem Standpunkte, daß im allgemeinen eine Hebung des Standes deutscher Kapitäne und Offiziere wirksamer durch eine unbeschönigte als durch eine allzu milde Auffassung über seemännische und navigatorische Vergehen gewährleistet werden könne. Insbesondere, wenn es sich um Fehler handelt, die auf Nachlässigkeit, Gleichgültigkeit und Mangel an Initiative etc. zurückzuführen sind; im strengen Gegensatz zu jenen Versehen, deren Ursache in irrtümlicher Auffassung der Sachlage begründet ist. Gegenüber diesen, sofern sie nicht die Folge absoluter Unfähigkeit sind, halten wir die weitestgehende Milde nicht nur für gerechtfertigt, sondern für geboten.

#### Zu § 14 der Lokalverordnung für die Unterelbe.

Hierzu wird uns aus Hamburg geschrieben:

Die ganze Tendenz der Lokalverordnung für die Unterelbe zeigt, daß der Gesetzgeber beabsichtigt hat, den Verkehr nach Maßgabe seiner Wichtigkeit so viel wie möglich zu fördern. Mit diesem Leitsatz wird der § 14 so auszulegen sein, daß, wenn ein Schiff mit dem Signal für tiefgehende Schiffe ein anderes überholen will, es so wenig wie möglich



daran gehindert werden soll. Nun sind aber zwei Fälle möglich, 1) das Schiff, das überholt werden soll, ist auch ein tiefgehendes Schiff mit den entsprechenden Signalen; 2) das Schiff, das überholt werden soll, ist ein kleineres Schiff. In beiden Fällen muß das überholende Schiff seine Absicht durch 4 Töne anzeigen, und in beiden Fällen darf es an dem Schiffe, das überholt werden soll, nicht vorbeifahren, ehe dieses das Signal beantwortet hat. — Bis soweit ist es gleichgültig, ob das Schiff, das überholt werden soll, ein tiefgehendes, großes Schiff mit Wegerecht ist oder ein kleines mit Ausweichpflicht. Wenn nun aber das Schiff, das überholt werden soll, ein tiefgehendes ist und keine Signale gibt, so daß das überholende Schiff nicht vorbeifahren kann, so muß das überholende Schiff den Schaden, der ihm durch die Verzögerung entsteht, selbst tragen, es sei denn, daß es den Beweis führen kann, daß das Schiff, das überholt werden sollte, hätte aus dem Wege gehen können; ein Beweis, der wohl niemals oder nur selten gelingen wird, wenn das Schiff, das überholt werden sollte, auch ein tiefgehendes ist. Ist dagegen das Schiff, das überholt werden soll, ein kleines, welches das Signal des überholenden Schiffes nicht beantwortet, so darf das große überholende Schiff zwar auch nicht vorbeifahren, aber es kann den Schaden, der ihm durch die Verzögerung wegen Nichtausweichens des kleinen Schiffes entsteht, geltend machen, und in diesem Falle wird das *kleine Schiff* (also umgekehrt wie im ersten Falle) den Beweis führen müssen, daß es nicht ausweichen konnte. — Daß ein tiefgehendes Schiff ein anderes tiefgehendes Schiff zu überholen den Versuch machen wird, wenn es kein Antwortsignal erhalten hat, wird kaum vorkommen, denn das wäre doch wohl zu sehr gegen gute Seemannschaft gehandelt und braucht nicht weiter erörtert zu werden. Versucht ein tiefgehendes Schiff ein kleines zu überholen, ohne daß dieses ihm sein Signal beantwortet hat, so handelt das tiefgehende Schiff ungesetzlich und es wird den Schaden, den es sich oder andere (z. B. der Bemannung etc.) dabei zufügt, tragen müssen und wird sogar den Schaden, den es dem kleinen, überholten Schiffe zufügt, tragen müssen, wenn diesem gelingt zu beweisen, daß es nicht ausweichen konnte. Gelingt dieser Beweis dem kleinen Schiffe nicht, so wird es den Schaden, den es durch das Vorbeifahren des überholenden Schiffes erhielt, selbst tragen müssen, weil es ebenfalls ungesetzlich handelte, indem es nicht nach § 14 das Antwortsignal gab und dementsprechend aus dem Wege ging, soweit es konnte.

#### Die Krankenfürsorge der Seeleute,

wie sie nach ihrer Dauer seit dem 15. Mai 1904 in Übereinstimmung mit der Fürsorgedauer des

Krankenversicherungsgesetzes von 1903 gebracht worden ist, ihr durch Gesetz gegenwärtig gewährleisteter Stand, ist in der Guttentag'schen Sammlung Deutscher Reichsgesetze\*) von Herrn Geh. Regierungsrat Dr. Eucken-Addenhausen als Anhang X zusammengestellt und mit kurzen Kommentaren versehen worden. Alle Paragraphen der Seemannsordnung und des Handelsgesetzbuches, soweit sie in Zusammenhang mit der Krankenfürsorge stehen, sind in übersichtlicher Anordnung aneinandergereiht. Soweit uns bekannt, die erste Veröffentlichung dieser Art. Der Verfasser hat damit einem Bedürfnis Rechnung getragen, das sich uns schon wiederholt fühlbar gemacht hat, wahrscheinlich aber noch mehr von Denjenigen wahrgenommen sein wird für die die Krankenfürsorge der Seeleute praktischen Wert hat, für die sie Belastung oder Wohltat bedeutet: für Reeder und Schiffsbesatzung. — Beim Durchblättern der einzelnen Paragraphen des H. G. B., die sich auf den Kapitän beziehen, drängte sich der hier auf S. 583/85 im vorigen Jahre besprochene, später zum Prozeß entwickelte Streitfall der Erinnerung auf. Das Landgericht hat, so unglaublich es klingt, die Ansprüche der Witwe des Kapitäns auf das Heuerguthaben des Verstorbenen während seines Aufenthalts in der Krankenanstalt abgelehnt (§ 553a Abs. 2 H. G. B.) Selbstverständlich ist gegen diese Entscheidung Berufung eingelegt; von ihrem Ergebnis werden wir zur Zeit Mitteilung machen.

#### Über Baggerverluste

schreibt die »Shipping Gazette« und knüpft an den hier (S. 63) besprochenen Untergang des »Texas« an, um noch über zwei ähnliche Unfälle zu berichten. »H. D. 10«, ein von Yumiden nach Dakar bestimmter Bagger, verließ im November seinen Abgangsort und wurde Anfang Dezember in der Nähe von Ouessant gesehen. Am 22. Februar d. J. mußte er als verschollen erklärt werden. Ähnlich war das Schicksal des Baggers »St. Lawrence«, der von Gibraltar nach Hull im Mai 1903 abging, ohne je seinen Bestimmungsort erreicht zu haben. Innerhalb relativ kurzer Zeit drei Unglücksfälle, die zu denken geben, weil sie anscheinend alle auf dieselbe Ursache, auf einen Mangel an Seefähigkeit zurückzuführen sind. Wie wir bei der Besprechung des »Texas«-Unterganges, so kommt das englische Blatt zu dem Ergebnis, daß ein generelles Verbot gegen die Wegsendung von Baggern über See nicht ausgesprochen werden dürfe. Dagegen müßte die Fahrt im Winter über den Ozean eingeschränkt oder nur dann gestattet werden, wenn dem Bagger ein Begleitschiff beigegeben werde. Eine Idee, die

\*) Krankenversicherungsgesetz. Elfte, neu bearbeitete Auflage. Verlag von J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, Berlin 1905.

als Beitrag zu dieser der Klärung bedürftigen Frage registriert werden mag, ohne dabei zu vergessen, daß ihre Verwirklichung zwar mit erheblichen

Kosten, aber auch mit der Gewähr für größere Sicherheit des Baggers und seiner Besatzung verbunden ist.

### Mangel an Steuerleuten in der Ostsee — Begriff der Nahfahrt.

Ebenso oft wie er bestritten, wird auch dieser Mangel behauptet. Gestützt auf einwandfreie Mitteilungen sind wir durchaus überzeugt von dem Vorhandensein eines sehr störenden Mangels an Steuerleuten in der Ostsee. Diese Auffassung haben wir auch wiederholt, insbesondere im Hinblick auf § 7a der Bundesratsverordnung vom 16. Januar 1904, ausgesprochen und hauptsächlich deshalb einer Abänderung des beregten Paragraphen das Wort geredet. Wie richtig wir die Sachlage beurteilt haben, geht aus einer am 28. Februar abgehaltenen Verhandlung der III. Strafkammer des Landgerichts in Stettin hervor. Die »Ostsee-Zeitung« berichtet darüber:

»Im Oktober v. J. unternahm Kapitän V. mit dem zur Reederei W. L. & Co. gehörigen Dampfer Stralsund I. eine Reise von Stettin nach Stralsund, die dann nach Rostock, darauf nach Warnemünde und Lübeck fortgesetzt und schließlich mit denselben Unterbrechungen in umgekehrter Richtung zurückgelegt wurde. Obwohl er, wie er in der Verhandlung behauptete, davon überzeugt gewesen, daß es sich um »Nahfahrten« im Sinne der Verordnung vom 1. April 1904 handele, nach der er also keines Steuermanns bedürfe, so habe er zu seiner Entlastung doch einen Steuermann mit der erforderlichen Qualifikation gesucht, aber nicht bekommen können. Er habe darauf die Fahrten ohne einen solchen angetreten und er bestreite, sich strafbar gemacht zu haben, weil die Reisen als Nahfahrten zu betrachten seien, denn die Entfernung von einem Hafen zum anderen überschreite nicht die für Nahfahrten zulässige Strecke von 50 Seemeilen. Er könne diese Fahrten nicht als Küstenfahrten bezeichnen; der Steuermann, der sich an Bord befand, hatte nicht den geforderten Rang. Der zweite Angeklagte, Reeder W. L., gibt zu, von dem Sachverhalt Kenntnis gehabt zu haben und bestreitet gleichfalls, sich strafbar gemacht zu haben, zumal es dem Kapitän nicht möglich gewesen sei, einen Steuermann mit den gesetzlichen Erfordernissen zu finden. Letzteres wird von dem als Zeugen vernommenen Heuerbaas U. als zutreffend bezeichnet. Der weitere Zeuge, Polizeisekretär L., bekundet, daß nach der Rückkehr des Dampfers »Stralsund I.« von jener Reise aus den Schiffspapieren das Fehlen eines Steuermanns I. Klasse festgestellt worden war, worauf nach Anzeige beim Seemannsamt dieses die Klage beim Landgericht anhängig gemacht habe.«

Das der weiteren Verhandlung zugrunde liegende und sein Urteil bestimmende, sehr bemerkenswerte Gutachten des Herrn Kapt. Bening, Stettin, hat folgenden Wortlaut:

»Die Anklage des Seemannsamtes gegen V. und Genossen, gegen die §§ 113 Z. 2 und 117 Abs. 2 der S.-O. verstossen zu haben, ist zu Recht erhoben.

Die Fahrten, welche mit dem Schiffe gemacht sind, sind einzeln betrachtet Nahfahrten, im Zusammenhange aber Küstenfahrt.

Zur Tagesfahrt in See auf eine Entfernung von nicht mehr als 50 Seemeilen vom Beginn der Seegrenze (§ 1 der Ausführungsbestimmungen vom 10. Novbr. 1899) nach dem § 1a der Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 würde die Einzelreise Stettin—Stralsund, Stralsund—Rostock, Rostock—Wismar, Wismar—Lübeck, Lübeck—Rostock etc. zu rechnen sein. Jede Strecke für sich beträgt weniger als 50 Seemeilen vom Beginn bis zum Beginn der Seegrenze. Aber diese Reisen im Zusammenhange gemacht sind nicht »Nahfahrt«, sondern »Küstenfahrt« (Bekanntmachung vom 16. 6. 03, § 1b). Der Begriff und die Bezeichnung »Nahfahrt« sind neu und erst seit dem 1. April 1904 in Kraft.

Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hat sich im Februar d. Js. auf seinem Verbandstage in Berlin mit dem Begriff »Nahfahrt« beschäftigt. Ein Vertreter des Reichsamts des Innern hat auf dem Verbandstage den Begriff »Nahfahrt« in der von mir angegebenen Weise präzisiert.

Jede Reise unter 50 Seemeilen am Tage gemacht ist als »Nahfahrt« zu betrachten, einerlei, ob die Reise am selben Tage, am nächsten oder noch späteren Tage nach dem Ausgangshafen zurückgemacht wird. Wird die Reise aber nach einem anderen Hafen fortgesetzt, so tritt der Begriff »Küstenfahrt« ein. Dies hat auch der Gesetzgeber gewollt, denn anderenfalls könnte bei Windau angefangen und mit Unterbrechungen von je 49 Seemeilen bis Antwerpen gefahren und dies als »Nahfahrt« bezeichnet werden. Der Kapitän V. befindet sich also in einem Irrtum, wenn er in seinem Schreiben vom 19. 12. 04 behauptet, »Nahfahrt« zu betreiben.

Nach § 4 Abs. 3 der Bekanntmachung vom 16. 6. 03 ist »Stralsund I.« neben dem Kapitän mit einem Steuermann zu besetzen, weil er über 400 cbm Brutto ist und Küstenfahrt betreibt.

*Die Angaben der Angeklagten, daß sie sich vergeblich bemüht haben, einen Steuermann hier und auch in Stralsund zu erhalten, dürften nach jeder Richtung hin auf voller Wahrheit beruhen:*

1. Es macht sich schon seit mehreren Jahren in der Ostsee ein Mangel an Steuerleuten bemerkbar. Alle Steuerleute dringen nach der Nordsee zu den größeren Linien, weil sie dort besser bezahlt werden und ihnen ein besseres Avancement in Aussicht steht. Dieser Mangel an Steuerleuten hat schon im Jahre 1902 die Vorsteher der Kaufmannschaft in Danzig, Königsberg und Memel veranlaßt, eine Eingabe an den Herrn Reichskanzler zu machen und diesem Wege zu unterbreiten, wie hier Abhilfe zu schaffen sei.
2. Den jungen Steuerleuten behagen die Wohnräume, die auf diesen kleinen Schiffen naturgemäß klein sind, nicht, sie gehen also nur im Notfall hier an Bord.
3. Die Beköstigung, welche von der Besatzung auf diesen Schiffen selbst gehalten wird, behagt den Steuerleuten nicht, sie meiden deshalb diese Schiffe.
4. Seit 1904 ist der Mangel an Steuerleuten aber besonders fühlbar geworden, weil durch die veränderte Gesetzgebung die Fahrzeit in der Küstenfahrt nicht mehr anrechnungsfähig ist bei dem Besuche der Schifforklasse (§ 7a der Bekanntmachung vom 16. 1. 04). Die jungen

Steuerleute werden seit dem vorigen Jahre beim Verlassen der Schule auf diese veränderte Sachlage aufmerksam gemacht und meiden infolgedessen die Küstenfahrt.

Nach meiner Ansicht steht dem Kapitän der Schutz des § 10 der Bekanntmachung vom 16. 6. 03 zu. Die Umstände haben es nicht gestattet, sein Schiff mit einem Schiffsoffizier besetzen zu können.

Soweit mir bekannt, hat bereits der Herr Reichskanzler gemäß § 11 derselben Bekanntmachung einer Roederei Dispens von der Besetzung mit einem Steuermann erteilt. Ich glaube, daß auch in diesem Falle der Reichskanzler im Einvernehmen mit der Landesregierung die Besetzung mit einem Schiffer auf kleiner Fahrt neben dem Kapitän gestatten würde.

Nach diesen Ausführungen beantragte der Staatsanwalt für Kapt. V. Freisprechung, indem er ihm den Schutz des angezogenen Paragraphen zubilligte, gegen den Roeder L. jedoch eine Geldstrafe von 100 Mk., weil er als Roeder unterlassen hatte, Schritte nach der vom Sachverständigen angedeuteten Richtung hin zu tun. Das Gericht schloß sich den Ausführungen des Sachverständigen gleichfalls an und sprach die Verpflichtung beider Angeklagten aus, für diese Küstenfahrt das Schiff mit einem Steuermann für große Fahrt zu besetzen. Da es die Umstände dem Kapitän aber nicht gestatteten, sei er freizusprechen; hinsichtlich des Roeders liege der Fall sehr mild und deshalb sei die Strafe auf 50 Mk. zu bemessen.

## Das Durchsuchungs- und Seebeuterecht.

Von Nautikus

Die Störungen der Schifffahrt und des Überseehandels derjenigen, die an einem Kriege nicht beteiligt sind, durch die Maßnahmen der Kriegführenden, haben von jeher Anlaß zu bitteren Klagen und Reklamationen gegeben. Diese Störungen sind in einem Kriege, dessen Schauplatz teilweise oder ganz auf dem Meere liegt, höchst unerwünschte und häufig mit Orol und Widerstreben ertragene Begleiterscheinungen des eisernen Würfelspiels für die Neutralen; Begleiterscheinungen, die um so augenscheinlicher und schwerwiegender auch für die breitesten Schichten des Volks hervortreten, je mehr das wirtschaftliche Leben einer Nation von dem Gedeihen der Industrie und des Exports ihrer Erzeugnisse abhängt und je größer der Wert ist, der entsprechend den Anschauungen der Neuzeit auf Seehandel und Seegeltung gelegt wird.

Es ist allgemein anerkannt, daß Kriegführende das Recht des Anhaltens der Schiffe und der Durchsuchung derselben haben, sofern die Handelsschiffe nicht unter Bedeckung der Kriegsschiffe ihrer eigenen Flagge d. h. unter Convoi fahren. So würden beispielsweise die Schiffe der russischen Baltischen Flotte sich nicht getraut haben, zu der Zeit das Durchsuchungsrecht gegenüber Fahrzeugen englischer Flagge zur Geltung zu bringen, als sie auf ihrer Weiterfahrt (nach der unglücklichen Beschießungsaffäre auf der Doggerbank) begleitet wurden von den Schlachtschiffen englischer Geschwader, die, obwohl einer neutralen Macht angehörend, in der offenkundigen Absicht der russischen Flotte folgten, um jeder ferneren Belästigung eng-

lischer Kauffahrer entgegenzutreten. Das Durchsuchungsrecht gründet sich nach dem zurzeit herrschenden völkerrechtlichen Anschauungen, wie sie auch in der Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 zum Ausdruck gebracht sind, einmal darauf, daß es das Recht des Kriegführenden ist, feindliches Eigentum, sofern es nicht durch eine neutrale Flagge gedeckt ist, wegzunehmen. Dieser Umstand, daß feindliches Privateigentum auf See als gute Beute fortgenommen werden kann, welche Unsicherheit bisher durch keine Konferenzen und humanitäre Bestrebungen hat aus der Welt geschafft werden können, schließt als notwendige Folge das Recht des Anhaltens und Durchsuchens ein, weil eben sonst der Kauffahrer einer feindlichen Macht, wenn ihn das Unglück in die Nähe eines feindlichen Kriegsschiffes führt, lediglich die Flagge einer neutralen Macht zu heißen brauchte, um unbehelligt seine Wege zu ziehen.

Sodann gründet sich das Durchsuchungsrecht insofern auf die Seefahrt der Neutralen auf den allgemein im Völkerrecht anerkannten Satz, daß sich die Angehörigen der nicht am Kriege beteiligten Staaten jeder Begünstigung des einen oder anderen Kriegführenden durch Zufahren irgend welcher Art, die geeignet sind, die Widerstandskraft und Kampffähigkeit zu stärken, zu enthalten haben, andernfalls machen sie sich einer feindseligen Handlung gegen die andere Kriegsmacht schuldig, dem diese Hilfe nicht zuteil wurde. Um derartige völkerrechtswidrige Begünstigungen zu verhindern, um zu erfahren, ob sie überhaupt von dem einen oder anderen Schiffe versucht werden,



steht den Kriegführenden das Recht der Durchsuchung und gegebenenfalls das der Konfiskation zu, falls es sich um Kontrebande handelt. Und zwar steht ihnen dies Recht zu, nicht allein in den Gewässern des Kriegsgebiets, sondern überhaupt überall auf der staatlosen hohen See.

Wenn es von seiten einer Kriegsmacht als eine feindselige, auf Begünstigung der Gegenpartei hinauslaufende Handlungsweise empfunden wird, sofern seitens Neutralen ein reger Schiffs- und Handelsverkehr mit letzterer unterhalten wird, so können sich andererseits Angehörige neutraler Mächte fragen, mit welchem Recht mischt sich eine fremde Macht in unsere Beziehungen zum Auslande? Kann es dem Völkerrecht entsprechen, daß wir, die wir zu keinem in einem feindseligen Gegensatz stehen, gehalten sein sollen, unseren friedlichen Handels- und Schiffsverkehr, den wir Jahrzehnte lang zum Nutzen beider Nationen aufrecht erhielten und von dem unsere Existenz und diejenige zahlreicher Erwerbsgruppen abhängig ist, einzustellen, die Schiffe aufzuliegen, die Leute zu entlassen, aus dem alleinigen Grunde, weil dies den Interessen einer fremden Nation entspricht, die uns keinerlei Ersatz, auch nicht den geringsten für den angestifteten Schaden leistet? Ein sonderbares Völkerrecht, das uns die Pflicht der Selbstopferung für uns ganz fernstehende, wohl geradezu entgegenlaufende Interessen zumutet ohne eine Spur von Gegenleistung! Man verlange alles, was sich irgendwie mit den Beziehungen und Pflichten von Mensch zu Mensch vereinbaren läßt; man verlange aber nicht, daß man das Wohl seiner Angehörigen und dasjenige seiner Erwerbsgenossen preisgibt zum Nutzen der Bestrebungen von Leuten, die in einem ganz anderen Lande, unter einem ganz anderen Himmelstrich wohnen, die ich nicht kenne und deren Interessen den meinigen schmerzhaft zuwiderlaufen! — Man sieht hieraus schon, daß es unter Umständen mit dem Prinzip des Völkerrechts ein ganz eigen Ding ist; daß die Befolgung seiner Bestimmungen häufig dem natürlichen Rechtssinn widerspricht; daß man wohl in die Lage kommen kann, darin das Gegenteil einer wirklichen Rechtsnorm zu erblicken. Und doch erhoffen viele von der Zukunft und der Entwicklung des Völkerrechts eine Ära ewigen Friedens; während andere, die mehr den Blick auf die obwaltenden realen Verhältnisse des Menschendaseins gerichtet haben, der Entfaltung desselben skeptisch gegenüberstehen und seine Bestimmungen von fragwürdigem Werte halten, da es keine Autorität über den Staaten gibt, keiner derselben sich eine internationale Kontrolle gefallen lassen will und kann.

Die Ausübung des Durchsuchungsrechts kann in unseren Tagen, namentlich wenn es über den eigentlichen Zweck hinausgehend, in rigoroser Weise und im weitesten Umfange zur Anwendung gelangt, ganz andere Schädigungen für Handel und Schifffahrt neutraler Staaten nach sich ziehen wie in früheren Geschichtsperioden. Wenn ehemals ein 1000 Tons-Segler für einige Stunden angehalten wurde, so war dieser Zeitverlust nicht so hoch zu bewerten, daß er als schwere Schädigung anzusehen wäre. Und in mehr zurückliegender Zeit, zur Zeit der großen Seekriege vor etwa hundert Jahren waren die Handelsschiffe durchweg noch erheblich viel kleiner, so daß der Schaden des Anhaltens noch weit geringer war. Aber jetzt handelt es sich um ganz andere Objekte, um ganz andere Summen, die durch den Akt der Durchsuchung Zeitverlust erleiden und für diese Zeitdauer außer Erwerb gesetzt werden. Die Verlustsummen erhalten bei größeren Dampfern, wenn man die großen wertvollen Ladungsmengen in Betracht zieht, in jedem Falle leicht den hundertfachen Betrag. Sodann kommt in Betracht, daß die Durchsuchung eines Dampfers mit den vielen Ladungsräumen, der kolossalen Menge gemischter, sehr wertvoller Ladung und den komplizierten Einrichtungen nicht im Handumdrehen auszuführen ist, daß leicht ein ganzer Tag und noch länger darüber vergehen kann. Tritt alsdann noch der Umstand hinzu, daß schlechtes Wetter oder

hereinbrechende Nacht die Durchsuchung verhindert, daß infolge dieser Verhältnisse ein Aufschub notwendig ist, so kann ein Schiff in unserer Zeit Tage lang aufgehalten werden und der Verlust, den Reeder und Ladungsinteressenten erleiden, nimmt einen schier bedrohlichen Charakter an. Auch darf man, um zu einer richtigen Schätzung der schweren Schädigungen, welche die neutrale Schifffahrt durch Anhalten und Durchsuchen erleiden kann, zu gelangen, nicht aus dem Auge verlieren, daß heutigen Tages die hohe See ganz anders von Schiffen wimmelt, wenn man so sagen darf, wie vor einigen Jahrzehnten.

In jedem Kriege tauchen stets besondere Fragen auf, treten Fälle in die Erscheinung, die alle früheren Annahmen in Verwirrung bringen. Wie nach dem Völkerrecht nirgendwo und in keiner Weise der friedliche Handelsverkehr mit einer kriegführenden Partei verboten ist, so bestand besonders von jeher zu Recht, daß die Schifffahrt zwischen neutralen Häfen von keiner Macht belästigt und gehindert werden darf. Gleichwohl sahen wir in dem Kriege Englands mit den südafrikanischen Republiken, welche letztere selbst keine eigenen Häfen besaßen, daß britische Kriegsschiffe deutsche Postdampfer anhielten und beschlagnahmten, obwohl letztere von einem neutralen Hafen kamen und nach einem neutralen Hafen giengen, der Begriff der Kontrebande also in keiner Weise zur Anwendung gelangen konnte, da Abgangs- und Bestimmungshafen keinem der Kriegführenden angehörte. In dem russisch-japanischen Kriege sehen wir hingegen, daß der eigentliche Kriegsschauplatz sich auf neutralem Gebiet befindet, denn die Mandschurei — von Port Arthur abgesehen — ist zweifellos kein russisches sondern chinesisches Gebiet. Sodann finden wir hier, was bislang in dem Maße noch nie zur Anwendung gekommen ist, daß neutrale Schiffe angehalten, durchsucht und wohl gar beschlagnahmt werden in ganz entlegenen Weltmeeren, tausende von Seemeilen von dem eigentlichen Seekriegsschauplatz entfernt. Ja, wir haben im Verfolg dieses Krieges sogar gesehen, daß eine Partei außer stande war, ihren Hilfskreuzern, die in fernen Meeren das Durchsuchungsrecht in schärfster Weise zur Durchführung brachte, Instruktionen zukommen zu lassen, die ein milderer Verfahren oder vielmehr die Einstellung desselben vorschrieben. Englische Kreuzer mußten im südlichen indischen Ozean zwei Schiffe der russischen Freiwilligen-Flotte aufsuchen und ihnen die auf Milderung abzielenden Instruktionen der russischen Regierung überbringen.

Welche Mittel hat nun ein Staat, der seine Neutralitätspflichten in loyalster Weise erfüllt, sich etwaigen Übergriffen hinsichtlich des Anhaltens, Durchsuchens und Beschlagnahmens zu erwehren, um seine Angehörigen vor den allergrößten Schaden, seine Schifffahrt vor wirtschaftlichen Katastrophen zu bewahren? Geben ihm die Bestimmungen des so oft gepriesenen Völkerrechts, wie sie in der Pariser Deklaration von 1856 und auf dem Haager Friedenskongreß von 1899 zum Ausdruck kamen, irgend welche Handhaben, sich der schweren Schädigungen zu erwehren, die seinem Handel zugefügt werden, oder binden dieselben in irgend einer ausreichenden Weise eine kriegführende Partei, bei diesen Belästigungen die richtigen Grenzen innezuhalten, damit sie das Maß des Erträglichen nicht übersteigen? Völkerrechtliche Bestimmungen können nach beiden Richtungen hin nur wenig oder gar nichts ausrichten, selbst wenn bei allen Nationen der lauterste Wille vorhanden wäre, sie in ausgedehntestem Maße auszubauen, schon aus dem alleinigen Grunde nicht, weil das unendlich komplizierte Erscheinungsgebiet des modernen wirtschaftlichen Lebens unmöglich mit der Vielgestaltigkeit der Einzelfälle in wenigen Paragraphen gefaßt werden kann. Dem neutralen Staat bleiben zur möglichsten Fernhaltung solcher Schädigungen nur die diplomatischen Vorstellungen und hinter diesen Vorstellungen muß, wenn sie Erfolg haben sollen, eine Respekt einflößende staatliche Machtfülle stehen und namentlich, da es

sich um die Ausübung des Seekriegsrechts handelt (wenn überhaupt im Kriege noch von einem Recht im juristischen Sinne die Rede sein kann) eine achtungsgebietende Flotte. Man spricht im allgemeinen so gerne und häufig von den Obliegenheiten der Neutralen gegenüber den Kriegführenden, von ihren Neutralitätspflichten und scheint dabei ganz zu vergessen, daß die Neutralen auch Rechte haben, Rechte derart, daß sie ihrem friedlichen Erwerbe tunlichst wie bisher nachgehen können, Rechte, die von den Kriegführenden zu respektieren sind, damit der Seerwerb zum Schaden der gesamten Kulturwelt in Kriegszeiten nicht zum Stillstande kommt. Immer nur im einseitigen Interesse die Pflichten im Auge behaltend, erwartet man wohl gar, daß neutrale Staaten Ausfuhrverbote erlassen. Aber nur in seltenen Fällen, wenn eben das eigene Staatsinteresse dies erfordert, wird man zu diesem Mittel greifen, es sei denn, daß ein kriegführender Staat einen ungewöhnlichen Druck auf eine neutrale Macht auszuüben vermag, oder daß eigene Angehörige in unzulässiger Weise das Interesse der Allgemeinheit und ihre Nation mißachtend Schiffahrt und Seehandel in einer Weise betreiben, daß schwere Konflikte daraus entstehen können oder wohl gar müssen.

Wenn es keinen Idealismus gäbe auf der Welt, wenn alle Ideale zerronnen wären, d. h. alle Strebensziele, welche nun und nimmer ganz Wirklichkeit gewesen sind und werden können, weil sie dann eben aufhörten, Ideale zu sein — dann sähe es sehr traurig aus auf dieser von so vielen Leiden heimgesuchten Welt. Es muß immer Menschen mit idealem Streben geben, damit wir uns an ihren Taten aufrichten; damit wir neuen Mut zum Voranschreiten gewinnen und nicht von dem Eigennutz und von der rücksichtslosen Jagd des Alltagslebens erdrückt werden. Und wo wäre ein schöneres Feld für eine

ideale Betätigungsweise als auf dem Gebiete der Kriege. Diese zu lindern, sie einzuschränken auf das geringste Maß, der furchtbaren Zerstörungswut der entsetzlichen Kriegsfurie entgegenzutreten, sie zu mäßigen und zu bändigen — das ist eine Aufgabe, wahrlich des Schwersten der Edlen wert. Daraus gebührt unsere Hochachtung auch denjenigen, die eingetreten sind für den Schutz des Privateigentums auf See, die gestrebt haben, um das Seebeuterecht aus der Welt zu schaffen, mag der Erfolg auch nicht den hochgespannten Erwartungen Genüge geleistet haben. Welchen Schrecken die Ausübung des Seebeuterechts unter friedlichen Kauffahrern hervorzurufen vermag, kann man aus der Tatsache ermessen, daß während des nordamerikanischen Sezessionskrieges das südstaatliche Schiff »Sumter« 18 Handelsschiffe zerstörte, und die »Alabama« Kapt. Sommes unter 63 aufgebrauchten Schiffen sogar nicht weniger als 52 verbrannte. Die Beute war in diesem Falle gar nicht einmal so groß, da die Südstaaten keine offenen Häfen hatten, um die weggenommenen Schiffe aufzunehmen. In diesem Falle finden wir auch, wie ein Staat wegen offenkundigen Neutralitätsbruches sich zum Schadenersatz verpflichtet hielt, indem England, das die Ausrüstung, Armierung und Bemannung der südstaatlichen Kaperschiffe in seinen Häfen zugelassen hatte, für die direkten Schäden, welche die »Alabama«, »Florida« und »Shenandoah« dem Seehandel der Nordstaaten zugefügt hatten, die Summe von reichlich 60 Mill. Mark zahlte. Der indirekte Schaden, welchen zu beurteilen das Schiedsgericht sich nicht für kompetent hielt, war noch viel höher. Übrigens handelte es sich eigentlich hierbei nicht um Kaperei und Kaperschiffe, da die genannten Schiffe der Kriegsmacht angegliedert und von Seeoffizieren befehligt waren.

(Schluß folgt.)

## Einrichtungen zur Bestimmung der Deviation

und zur Kompensierung der Kompassse auf eisernen Schiffen in den an der Nord- und Ostsee gelegenen Häfen <sup>1)</sup>.

### I. Deutschland <sup>2)</sup>.

**Hamburg (Untereelbe).** Von den Hamburgischen Behörden ist bei Brunshausen quer ab von der Mündung der Schwinge an der holsteinischen Seite des Fahrwassers zur Deviationsbestimmung eine Boje ausgelegt. Sie liegt in 53° 38' 9" N-Br. und 9° 32' 15" O-Lg. von Gr.

Von der Boje aus peilt: <sup>3)</sup>	rw.	mw.
der Turm von Steinkirchen (9430 m entf.)	S 20° 40'	S 18° 20'
der Turm von Wedel (11980 m) . . . . .	S 62, 60	S 51, 40
der St. Cosmaeturm von Stade (5340 m)	S 48, 4 W	S 59, 6 W
der Leuchtturm v. Grünendeich (7960 m)	S 35, 20	S 24, 00

<sup>1)</sup> Unter diesem Titel finden wir in der von der Seewarte herausgegebenen »Vierteljahrskarte für die Nordsee und Ostsee« (Frühling 1905) auf ihrer Rückseite ein sehr bemerkenswertes Material. Eine Zusammenstellung von dauerndem Wert für alle Kapitäne und Schiffsoffiziere und eine Abhandlung, wie sie in dieser Ausführlichkeit unseres Wissens noch nirgends bekannt gegeben ist. Wir lenken hiermit nicht zum ersten Male die Aufmerksamkeit der Leser auf die Bemerkungen der Rückseite der von der Seewarte periodisch herausgegebenen Karten. Mehr oder minder haben alle diese Angaben praktische Bedeutung und es liegt deshalb der Gedanke nahe, der Seewarte die Herausgabe dieses ganzen Materials innerhalb bestimmter Perioden in Buchform zu empfehlen. D. R.

<sup>2)</sup> In den hier verzeichneten deutschen Häfen geben die Vorsteher der Hauptagenturen und Agenturen der Deutschen Seewarte Aufschluß über die Einrichtungen zur Deviationsbestimmung. Auf Verlangen werden von ihnen Kompensierung und Deviationsbestimmung der Kompassse sowie Prüfung der Kompassse selbst vorgenommen.

<sup>3)</sup> Die Peilungen sind sowohl rechtweisend (rw.) als auch mißweisend (mw.) gegeben. Mißweisung für das Jahr 1905,0. jährliche Abnahme 4' — 5'.

Am besten eignen sich zur Deviationsbestimmung die Türme von Steinkirchen und Grünendeich, da diese nahezu in der Richtung des Fahrwassers liegen und ein Vertreiben des Schiffes durch den Strom während des Schwojens die Peilung nicht wesentlich ändert. Quer ab von der Boje nach der Schwinge zu ändert sich die Peilung um 1° nach Osten für Steinkirchen auf je 165 m Entfernung, für Grünendeich auf je 140 m. Der Turm von Steinkirchen wird bei einer Peilung vom mw. 22° 0' durch die äußersten Häuser von Twielenflöth verdeckt.

Bei unsichtigem Wetter kann bei Brunshausen die Deviation durch gegenseitige Peilungen bestimmt werden. Zu diesem Zwecke ist der Signalist der Deutschen Seewarte in Brunshausen mit einem Kompassse versehen, der in der Nähe des Wasserstandsmessers aufgestellt wird. Zwei beliebige Flaggen, halb Stock am Fockmast gesetzt, gelten als Signal für den Signalisten. Die Kompensation der Kompassse wird während der Fahrt von Hamburg nach Brunshausen ausgeführt.

Auf der Untereelbe sind zur Bestimmung der Deviation folgende Deckpeilungen zu erhalten:

	rw.	mw.
Leuchttürme: Wittenberge—Tinsdahl . . .	N 74° W	N 63° W
„ Billerbeck—Tinsdahl . . . . .	S 88 O	S 77 O
Kirchtürme: Borstel—Jork . . . . .	S 42 W	S 53 W
„ Borstel—Buxtehude . . . . .	S 6 O	S 5 W
„ Jork—Buxtehude . . . . .	S 12 O	S 1 O
Leuchttürme: Lühe—Grünendeich . . . . .	N 81 W	N 70 W
Leuchtturm Grünendeich—Kirchturm		
Steinkirchen . . . . .	S 3 W	S 14 W
Kirchtürme: Grünendeich—Steinkirchen .	S 4 O	S 7 W
Hollern—Stade . . . . .	N 77 W	N 66 W

	rw.	mw.
Leuchttürme: Stader Sand--Hassenfleth .	S 14° O	S 3° O
„ Pagen Sand .....	S 46 O	S 34 O
„ Brokdorf.....	N 23 W	N 11 W
Kirchtürme: Freiburg--Öderquart.....	S 54 W	S 66 W
„ Krummendeich--Öderquart	S 33 O	S 21 O
Leuchttürme: Altenbruch--Osterende-		
Grodan.....	S 83 W	N 85 W
„ Neuenfelde--Osterende-		
Grodan.....	S 28 O	S 16 O

**Bremen.** Die Ausführung der Deviationsbestimmungen geschieht im Freihafen und im Sicherheitshafen. - Der Ort, an dem die Schiffe in ersterem schwogen, liegt vor dem Bassin des Hafenbeckens II auf 53° 6' 44" N-Br. und 8° 45' 28" O-Lg.

a) Goestemünder Hafen

	von der Boje			
	im Norden		im Süden	
	rw.	mw.	rw.	mw.
Bremerhavener katholische Kirche.....	N 10°, 6 W	N 1°, 1 O	N 11°, 3 W	N 0°, 4 O
Bremerhavener unierte Kirche.....	N 9, 2 W	N 2, 5 O	N 10, 3 W	N 1, 4 O
Weiß-rote Bake auf dem Südufer der Ein-				
fahrt zum neuen Hafen, Bremerhaven	N 30, 5 W	N 18, 8 W	—	—
Blexener Kirche (etwa 3000 m entf.)....	S 88, 5 W	N 79, 8 W	N 87, 7 W	N 76, 0 W
Die Richtung der Geestermünder Hafenkajen verläuft .....			N 16, 5 W	N 4, 8 W

b) Geestemündung.

	rw.	mw.
Blexener Kirche frei vom Geestemünder Pierende .....	S 80°, 3 W	N 88° 0 W
Blexenor Kirche frei vom Bremerhavener Pierende.....	S 79, 0 W	N 89, 3 W

Von den Bremerhavener Häfen sind folgende Deckpeilungen zu erhalten:

		rw.		mw.	
Alter Hafen: Telegraphenpfahl auf dem Deiche—Blexener Kirche		S 64°, 1 W		S 75°, 8 W	
Neuer Hafen: Mitte der Schleusenbrücke—Blexener Kirche ...		S 54, 6 W		S 66, 3 W	
Zeitball-Säule—Blexener Kirche .....		S 53, 9 W		S 65, 6 W	
Kaiser Hafen: Mitto der östlichen Einfahrt der alten Kaiser-					
schleuse—Blexener Kirche .....		S 34, 8 W		S 46, 5 W	
Mitte der westlichen Einfahrt dieser Schlosure — Blexener Kirche		S 33, 4 W		S 45, 1 W	
Mitte der neuen Kaiserschleuse—Blexener Kirche .....		S 27, 6 W		S 39, 3 W	
Vom Ostufer der	{				
Weser nördlich		Bake I	Alt Imsum Kirchturm .....	N 15, 2 W	N 3, 5 W
von der neuen		Bake II	, , , .....	N 18, 0 W	N 6, 3 W
Lloydhallo		Bake III	, , , .....	N 20, 2 W	N 8, 5 W
Weiß-rote Bake (Südufer der Einfahrt zum neuen Hafen—Bremor-					
havener Fouerturm .....		S 6, 3 W		S 18, 0 W	
Reedebaake (südlich vom Fischereihafen) — Feuerturm bei der Ein-					
fahrt zum Fischereihafen .....		S 28, 7 O		S 17, 0 O	

**Brake.** Im Braker Hafen ist eine Boje zum Schwogen angelegt. Von hier aus sind folgende Deckpeilungen zu erhalten:

	rw.	mw.
Laterne an der Hafenschleuse -- nördliche		
Bake auf dem Harrier Sande .....	N 75° O	N 87° O
Mitte der Braker Schleusentore -- südliche		
Bake und unterer Feuerturm auf dem		
Harrier Sande .....	S 82 O	S 70 O

Die Erlaubnis zur Benutzung der Boje erteilen der Hafenmeister in Brake und der Direktor der Navigationsschule in Elsfleth.

**Papenburg.** Die Regulierung der Kompassse und die Bestimmung der Deviation wird von dem Lehrerkollegium der Navigationsschule gemeinsam besorgt. Feste Peilungen werden nicht benutzt, da die Regulierungen dort vorgenommen werden, wo die Schiffe gerade liegen. Es wird irgend ein ferner Gegenstand benutzt, dessen Peilung durch Sonnenazimute bestimmt wird; oder man nimmt gegenseitige Peilungen mittelst eines Kompasses am Lande.

**Bmden.** Die Schiffe können im Binnenhafen um eine Boje in der Nähe des Zungenkais schwogen. Von der Boje aus peilt der Kirchtum von Larrelt: rw. N 64° W, mw. N 51° W. Vorherige Meldung bei dem Königl. Hafenmeister erforderlich.

Von hier aus peilt:	rw.	mw.
Stephani Kirchturm.....	S 34° O	S 22° O
Wilhadi Turm.....	S 40 O	S 28 O

Im Sicherheitshafen schwogen die Schiffe an einem Orte, dessen Lago 53° 4' 58" N-Br. und 8° 47' 33" O-Lg. ist.

Peilung von hier aus:	rw.	mw.
Turm des Hafenhauses .....	N 6° O	N 18° O

Die Schiffe schwogen vor Anker, da Bojen und Dallen nicht vorhanden sind. Man wendet sich an das Hafenbureau, das die Zeit bestimmt und einen Lotsen stellt.

**Bremerhaven.** Besondere Einrichtungen zur Deviationsbestimmung sind auf der Unterweser nicht vorhanden. Die Hauptagentur der deutschen Seewarte benutzt in den verschiedenen Hafenbassins die folgenden Peilungen:

	von der Boje			
	im Norden		im Süden	
	rw.	mw.	rw.	mw.
Bremerhavener katholische Kirche.....	N 10°, 6 W	N 1°, 1 O	N 11°, 3 W	N 0°, 4 O
Bremerhavener unierte Kirche.....	N 9, 2 W	N 2, 5 O	N 10, 3 W	N 1, 4 O
Weiß-rote Bake auf dem Südufer der Ein-				
fahrt zum neuen Hafen, Bremerhaven	N 30, 5 W	N 18, 8 W	—	—
Blexener Kirche (etwa 3000 m entf.)....	S 88, 5 W	N 79, 8 W	N 87, 7 W	N 76, 0 W
Die Richtung der Geestermünder Hafenkajen verläuft .....			N 16, 5 W	N 4, 8 W

b) Geestemündung.

	rw.	mw.
Blexener Kirche frei vom Geestemünder Pierende .....	S 80°, 3 W	N 88° 0 W
Blexenor Kirche frei vom Bremerhavener Pierende.....	S 79, 0 W	N 89, 3 W

Von den Bremerhavener Häfen sind folgende Deckpeilungen zu erhalten:

		rw.		mw.	
Alter Hafen: Telegraphenpfahl auf dem Deiche—Blexener Kirche		S 64°, 1 W		S 75°, 8 W	
Neuer Hafen: Mitte der Schleusenbrücke—Blexener Kirche ...		S 54, 6 W		S 66, 3 W	
Zeitball-Säule—Blexener Kirche .....		S 53, 9 W		S 65, 6 W	
Kaiser Hafen: Mitto der östlichen Einfahrt der alten Kaiser-					
schleuse—Blexener Kirche .....		S 34, 8 W		S 46, 5 W	
Mitte der westlichen Einfahrt dieser Schlosure — Blexener Kirche		S 33, 4 W		S 45, 1 W	
Mitte der neuen Kaiserschleuse—Blexener Kirche .....		S 27, 6 W		S 39, 3 W	
Vom Ostufer der	{				
Weser nördlich		Bake I	Alt Imsum Kirchturm .....	N 15, 2 W	N 3, 5 W
von der neuen		Bake II	, , , .....	N 18, 0 W	N 6, 3 W
Lloydhallo		Bake III	, , , .....	N 20, 2 W	N 8, 5 W
Weiß-rote Bake (Südufer der Einfahrt zum neuen Hafen—Bremor-					
havener Fouerturm .....		S 6, 3 W		S 18, 0 W	
Reedebaake (südlich vom Fischereihafen) — Feuerturm bei der Ein-					
fahrt zum Fischereihafen .....		S 28, 7 O		S 17, 0 O	

**Tönning.** In Tönning sind außerhalb der Reede am linken Ufer des Flusses auf dem Wesselburener Vorland von der Agentur der Deutschen Seewarte zwei provisorische Baken gesetzt, die mißweisend Ost--West von einander liegen.

Eine andere Deckpeilung ist die folgende:

Korbbake am Deich bei Vollerwiek--	rw.	mw.
Kirche von Garding.....	N 14°, 7 W	N 3°, 0 W

Die Schiffsführer müssen bei Benutzung der Baken bei der Agentur der Deutschen Seewarte Erkundigungen einziehen, da mit der Zeit eine Versetzung der Baken notwendig wird.

**Flensburg.** Querab von der alten Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft ist in 54° 48,0' N-Br. und 9° 26' O-Lg. ein großer Dallen angebracht, von dem aus peilt:

	rw.	mw.
Östlicher Schornstein der neuen Werft	N 2°, 0 O	N 13°, 6 O
Haus auf Kollund (2,8 Sm).....	N 14, 4 O	N 26, 0 O
Höchste Bergspitze (5 Sm).....	N 25, 4 O	N 37, 0 O
Turm der Torpedo-Station Mürwick		
(1,15 Sm).....	N 49, 0 O	N 60, 6 O
Johannis-Kirche (1855 m).....	S 19, 6 O	S 8, 0 O
Nicolai-Kirche (1825 m).....	S 8, 1 W	S 19, 7 W
Marien-Kirche (1025 m) .....	S 1, 6 O	S 10, 0 W
Brauerei-Schornstein (750 m) .....	N 12, 9 W	N 1, 3 W



Wegen der Benutzung wendet man sich an den Lotsen-Ältermann, der Boote nebst Bemannung zum Ausfahren der Leinen stellt und für Freigabe des Platzes sorgt. Gebühren für die Benutzung des Dallens werden nicht berechnet.

**Lübeck.** In der Nähe von Schlutup ist in der Großen Holzwiek ein Dallen in 7 m Wassertiefe (53° 54' 12" N-Br. und 10° 50' 52" O-Ig. eingerammt.

Von der Mitte dieses Pfahls peilt: rw. mw.  
Schlutup Kirchturm (1,7 Sm)..... S 65°, 9 W S 76°, 8 W  
Marien Kirchturm (6,0 Sm)..... S 70°, 4 W S 81°, 3 W  
Volksdorfer Mühle (3,1 Sm)..... N 43°, 1 O N 54°, 0 O

Außerdem sind auf einer Strecke hinter dem »Durchstich« am Lande zwei Baken aufgestellt, deren Deckpeilung S 89°, 8 O mw. ist. Die Toppzeichen der Baken bilden bei Deckung die Form eines Stundenglases.

Nähere Auskunft erteilen: Die Navigationslehrer und der Hafenmeister in Lübeck, der Lotsenkommandeur in Travemünde.

**Rostock.** Nahe bei dem Kohlenkai können die Schiffe um einen Dallen geholt werden, von dem aus peilt:

rw. mw.  
1) Die Dierkower Mühle..... N 39°, 6 O N 49°, 9 O  
2) Der Fabrikschornstein in Carlshof. N 80°, 8 O S 88°, 9 O  
3) Der Fabrikschornstein in Brakow.. N 69°, 9 O N 80°, 2 O

Im Laufe des Jahres wird ein ähnlicher Dallen in der Nähe der Neptunwerft errichtet.

In Warnemünde peilt man von der Mitte des Wendebassins, an dessen Ufern Festmachepfähle zum Schwojen aufgestellt sind:

rw. mw.  
1) Den Petriturm in Rostock..... S 20°, 4 O S 10°, 2 O  
2) Den Kirchturm von Lichtenhagen S 51°, 0 W S 61°, 2 W

Die Erlaubnis zur Benutzung der Dallen in Rostock erteilt der Hafenmeister; in Warnemünde wendet man sich an den Lotsenkommandeur.

(Schluß folgt.)

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Januar 1905.

Gattung	Größenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.
<b>a) deutsche Werften.</b>						
PD	357×51'9"×27'6"	5500 t Tt.	D. G. »Hansa«, Bremen	Blohm & Voß, Hamburg	Marksburg	L
FD	160×27'12'6"	—	Grande & Compas, Itzehoe	Eiderwerft, Tönning	Itzehoe	G
Ebr.	20×4,9×1,4 m	—	Hafenamt in Wisnar	Oderwerke, Stettin	Walfisch	,
PD	238×35'6"×17'4"	2100	Aug. Cords, Rostock	Neptunwerft, Rostock	Heinrich Gebrke	,
,	230×33'6"×19'6"	1875	Oldenburg-Portug. D.-R., Oldenb.	Henry Koch, Lübeck	Saffi	,
,	402×51'9"×27'6"	6100	D. G. »Hansa«, Bremen	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Ebernburg	L
<b>b) englische Werften.</b>						
2	je 122×21'12'4"	—	Eine Firma in Hull	Smiths Dock Co., North Shields	Gwalia; Menhir	,
FsD	345×48'3"×26'2"	5250	J. & C. Harrison, London	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Harmony	,
PD	254×32×23	—	Eine Reederei in Bergen	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Irma	,
,	—	2583 BRT.	John Kilgour & Co., London	Eine Werft in Sunderland	Dunkeld	,
FsD	126×22'12'10"	—	Moodys & Kelly, Grimsby	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Laura	,
PD	362×46×28	4600 t Tt.	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Bennue	,
FD	351×46×27'4"	4000	Reederei »Napriede«, Ragusa	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Bosanka	,
,	350×48×23'4"	4600	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Palmer Shipb. Co., Jarrow	Chama	,
,	405×50×29	7000	Clan Line, Glasgow	Doxford & Sons, Sunderland	Clan Maclean	,
,	364×45×27'9"	—	W. Lowden, Liverpool	Short Brothers, Pallion	Delmira	,
,	—	1900	J. Joicey, London	S. P. Austin & Son, Sunderland	Herrington	,
,	290×39×20'9"	—	J. Hall & Co., London	Blyth Shipb. Co.	Iberia	,
,	—	6650	Hamilton, Fraser & Co., Liverpool	Pickersgill & Sons, Southwick	Inchborva	,
PD	430×48×28'6"	—	Richmond S. S. Co.,	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	La Madona	B
FD	360×46×25'9"	—	Fernie & Sons,	Robert Thompson & Sons, Sunderland	Morazan	L
PD	313×42×27	3200	Eine Reederei in Lissabon	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	San Miguel	,
K	225×23×14	—	Britische Admiralität	Palmer Shipb. Co., Jarrow	Wear	,
,	352×47×29'10"	6300	Philipps, Philipps & Co., London	R. Stephenson & Co., Hebburn	Port Arthur	,
<b>c) schottische Werften.</b>						
PD	235×37×13	—	Eine Firma in Buenos Ayres	Grangemouth & Greenock Docky Co.	Cruz de Malta	B
FD	385×48×29'9"	4300	Raeburn & Verel, Glasgow	Napier & Miller, Yoker	English Monarch	BC
Desinfektionsdampfer		—	Clayton Fire Extg. & Vent. Co.	Forrest & Co., Wivenhoe	Clayton	L
FD	291×43×24'1"	2300 BRT.	Hardie & Co., Glasgow	Scotts Shipb. Eng. Co., Greenock	Archibald Russell	,
,	325×47×24'10"	5000 t Tt.	Eine Reederei in Melbourne	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Ashridge	BC
FsD	122×21'11'3"	—	Grimsby Alliance S. F. Co.	Cochrane & Sons, Selby	Calabria	,
FD	345×47×24'9"	5500	Rankin, Gilmour & Co., Liverpool	Archd. M'Millan & Son, Dumbarton	St. Jerome	L
<b>d) irische Werften.</b>						
PD	400 Fuß Länge	5600 BRT.	Booth S. S. Co., Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Ansele	B
FD	230×34×15'6"	—	Eine französische Reederei	Dublin Dockyard Co.	Lillebonne	,

Ausserdem: a) 1 Korndampfer; b) 3 Seeschlepper, 1 Bagger, 4 kleine Küstendampfer, 3 Fischdampfer; c) 4 Schleppdampfer, 6 Fischerfahrzeuge, 2 Fischdampfer, 3 kleine Küstendampfer, 7 Seeschlepper.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norsk Lloyd, BC British Corporation.

## Schiffbau.

### Baufträge.

Die Werft von H. Brandenburg hat den Bau eines neuen Trockendocks für Hamburg beschlossen. Es soll auf dem

eigenen Platz erbaut werden und zwar in zwei Sektionen, die noch in diesem Jahre in Betrieb genommen werden sollen. Mit den Vorarbeiten wird noch in diesem Monat begonnen werden.

Auf der neuen Werft »Nordseewerk in Emden ist der Bau von **sieben Loggern** für die neue Heringsfischerei A. O. »Großet Kurfürst« in Angriff genommen.

Die Hamburg-Südamerikan. Dampfschiffahrts-Ges. beabsichtigt einen neuen **Doppelschraubendampfer** von 475' Länge bauen zu lassen. Die Reederei hat bereits Offerten von den in Betracht kommenden Werften eingefordert.

#### Stapellänfe.

Auf der Werft des Bremer Vulkan sind am 28. Februar der Passagier- und Frachtdampfer »**Mogador**« für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Seeschlepper »**Arcona**« für die Schleppschiffahrts-Gesellschaft Unterweser glücklich vom Stapel gelaufen.

Der auf der Werft von H. C. Stüleken Sohn für die Deutsche Ostafrika-Linie im Bau befindliche Motor-Leichter »**Lill**« wurde am 6. März zu Wasser gelassen. Der neue Leichter ist für Ostafrika bestimmt und wird nach seiner Fertigstellung mit einem Dampfer der genannten Linie nach dort geschleppt werden.

#### Probefahrten.

Der auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie neuerbaute Dampfer »**Thessalia**« machte am 4. März seine Probefahrt und setzte, nachdem diese beendet und zur vollen Zufriedenheit ausgefallen war, seine Fahrt nach Hamburg fort. Der Neubau mißt: 427'x50'8"x31'6"; Raumgehalt 7500 Br.-R.-T.

### Maritime Rundschau.

#### Deutschland.

Wie der Reichsanzeiger bekannt gibt, tritt das Zolltarifgesetz (25. Dezember 1902) mit dem 1. März 1906 in Kraft.

Die Stettiner Stadtverordneten beschlossen einstimmig, den in voriger Nummer erwähnten Bau eines Industriehafens und den Erwerb der nötigen Grundstücke im Wege der Enteignung. Vorgesehen sind 4 Bassins von je 100 m Breite.

Das in der Hatter Riff Passage festgekommene S. M. Linienschiff »**Mecklenburg**« ist am 4. März flott geworden. (Siehe die Bemerkungen von Herrn Krebs über »Seebebenerscheinungen der neuesten Zeit«. D. R.)

Der Aufsichtsrat der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffreederei zu Oldenburg wird der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 12 pZt. vorschlagen (im Vorjahre 8 pZt.). — Der Aufsichtsrat der Aktien-Ges. Joh. C. Tecklenborg, Schiffswerft und Maschinenfabrik in Geestemünde, beschloß der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 10 pZt. (im Vorjahre 12 pZt.) vorzuschlagen.

Die Untersuchung über den Tod eines Schiffsjungen gab dem Seeamt zu Flensburg Anlaß, die Ursache des Unfalls darauf zurückzuführen, daß der Verunglückte beim Wasserschöpfen durch die Schlagpütze, deren Ende nicht belegt war, über Bord gerissen wurde. Es erscheint dem Seeamt wünschenswert, daß die Schlagpützen von dem Gebrauch regelmäßig am geeigneten Orte belegt werden.

Das Seeamt zu Hamburg empfiehlt in einem Spruch über den Tod eines von oben gestürzten Leichtmatrosen, das

Anbringen von Halsaufholern für das Gaffeltopsegel.

Den Matrosen Raabe, Schultz und Glander vom Lübecker Dampfer »**Trave**« ist für die Rettung des Steuermanns, der bei hohem Seegang über Bord gefallen war, eine Prämie aus der Laasitzstiftung zugeteilt worden.

Der König von Schweden und Norwegen hat verliehen: Herrn Direktor Wolff von der Hamburg-Amerika Linie das Kommandeurekreuz II. Klasse des Norwegischen Ordens des Heiligen Olaf und dem Oberhafenmeister Herrn Marxen das Ritterkreuz I. Klasse desselben Ordens.

#### Ausland.

Die in London zusammengetretene Konferenz der englischen und kontinentalen nordatlantischen Dampfschiffs-Gesellschaften, der auch die Cunard Line beitrug, führte zu einer Verständigung über die Erhöhung der Kajütstarife und zur Einführung einer gleichmäßigen Bestimmung für alle Linien.

Das englische Unterhaus nahm in zweiter Lesung die Bill an, die bezweckt, auswärtige Schiffsreeder den englischen hinsichtlich der Forderungen für Entschädigung wegen Verletzungen gleichzustellen, die die Arbeiter an Bord erlitten haben. Generalstaatsanwalt Finlay teilt mit, daß die Regierung der Bill zustimme. (Wir haben uns an unseren englischen Korrespondenten mit der Bitte um nähere Aufklärung über diese der Tagespresse entnommene Notiz gewandt und werden später darauf zurückkommen. D. R.)

Die französische Zollkommission spricht in einem Bericht der Einführung von Freizonen in vier französischen Häfen das Wort. Befürwortet sind Havre, Marseille, Bordeaux und als vierter entweder Dünkirchen, St. Nazaire oder Cette.

In der französischen Deputiertenkammer ist eine neue Vorlage für das Subventionswesen eingebracht worden.

### Vermischtes.

**Seebeben-Erscheinungen der neuesten Zeit.** Neuere Nachrichten lassen eine in den letzten Monaten vermehrte Aktivität des unterseeischen Vulkanismus erkennen, auch in sonst als ruhiger geltenden Gegenden. Unweit der mexikanischen Küste des Pazifik, fast an der Stelle des im Jahrgang 41, Heft 30, S. 368 besprochenen Unterganges der »**Freyas**«, sind im Januar 1905 von dem amerikanischen Postdampfer »**City of Panama**« Spuren einer gewaltigen Meeres-Katastrophe angetroffen worden. Die für zwei deutsche Kriegsschiffe verhängnisvollen Vorgänge im Samsöbelt, 21. Januar und 3. März 1905 scheinen auf Nachwehen des Ostseebebens vom 23. Okt. 1904, dessen stärksterregtes Stoßgebiet im Skagerrack festgestellt ist, zu deuten. Um so wünschenswerter ist vermehrte Aufmerksamkeit der Herren Schiffsführer auf Seebeben, magnetische Störungen, ungewöhnliche Flutwellen und dergl.

Wilhelm Krebs.

**Vorschriften für die Schifffahrt auf der Weser.** (§ 40) In der Untersuchung der Kollision des englischen Dampfers »**Gracie**« mit dem deutschen Dampfer »**Gauß**« führt das Seeamt zu Bremerhaven den Unfall auf starken Nebel und darauf zurück, daß Dampfer »**Gracie**« beim ersten Hören eines Nebelsignals voraus nicht sofort den Vorschriften des § 44 der

polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt auf der Weser entsprechend manövriert hat. Es wäre in diesem Falle zweckmäßig gewesen, wenn Dampfer »Gauß« ein dem § 40 der bezeichneten Vorschriften entsprechendes Achtungssignal mit der Dampfpeife abgegeben hätte. Der Wortlaut des § 40 ist: »Ein jedes Fahrzeug darf, wenn es nötig ist, um die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, außer den Lichtern, welche es führen muß, ein Flackerfeuer zeigen oder irgend ein Knallsignal, welches nicht mit den Notsignalen verwechselt werden kann, oder einen mindestens acht Sekunden langen Ton mit der Dampfpeife geben«. Wir würden es für richtiger und allgemein verständlich gehalten haben, wenn das Seeamt in seinem Spruch an der Stelle, wo der Verstoß gegen § 44 der Weserordnung ausgesprochen wird, hinzugesetzt hätte, daß sich dieser Paragraph, soweit er hier in Betracht kommt, mit Art. 16 der Kaiserl. Verordnung deckt.

**Notstandsdarlehen für Kleinschiffer.** Der im preußischen Abgeordnetenhaus vom nationalliberalen Abgeordneten Dr. Krause gestellte Antrag: »Durch Nachtragsetat oder Anleihegesetz schleunigst Mittel bereit zu stellen zur Gewährung von unverzinslichen oder gering verzinslichen Darlehen an die durch den elementaren Wassermangel des Sommers 1904 schwer geschädigten Kleinschiffer zum Zwecke ihrer Haltung im Haus- und Nahrungszustande« — wurde der Budgetkommission überwiesen, nachdem der Vertreter der Regierung zwar die Bereitwilligkeit zur Abhilfe erklärte, den Antrag, wie er vorliegt, abgelehnt zu sehen wünschte, damit nicht auch andere Erwerbszweige mit gleichen Anforderungen hervorträten.

**Der Schiffsbestand der deutschen Hafenplätze.** Nachstehend geben wir ein, der »Börsenhalle« entnommenes Verzeichnis der hauptsächlichsten Reedereiplätze in Preußen mit ihrem Schiffsbestand am 1. Januar 1905:

Nr.	Helmshafen	Anzahl	Netto R.-T.	Dpfr.	Segler	Darunter befindlich sich
1.	Flensburg ...	97	69 409,47	97	—	
2.	Stettin .....	216	67 424,—	205	11	105 Flußdpfr.
3.	Kiel .....	100	21 898,30	88	12	
4.	Geestemünde ..	72	21 073,—	57	15	49 Fischdpfr.
5.	Danzig .....	106	17 144,—	101	5	74 Flußdpfr.
6.	Apenrade ...	21	13 194,31	16	5	
7.	Königsberg ..	60	8 116,—	60	—	46 »
8.	Altona .....	34	5 024,21	25	9	
9.	Memel .....	24	2 962,—	24	—	20 »
10.	Schleswig ...	7	2 713,10	6	1	
11.	Barth .....	47	2 656,—	8	39	7 »
12.	Rügen .....	91	2 619,—	4	87	4 »
13.	Blankenese ..	4	2 501,38	3	1	
14.	Elbing .....	23	1 750,—	23	—	19 »
15.	Rendsburg ...	7	1 211,94	1	6	
16.	Stralsund ...	19	677,—	4	15	4 »
17.	Greifswald ...	18	499,—	8	10	4 »
18.	Swinemünde ..	15	405,—	4	11	2 »

Ferner geben wir noch ein Verzeichnis der übrigen größeren deutschen Reedereiplätze:

1.	Hamburg ...	1008	1 255 152	596	412*)
2.	Bremen .....	456	645 440	333	123
3.	Lübeck .....	50	39 890	49	1
4.	Elsfleth .....	38	21 341	—	38
5.	Oldenburg ...	20	13 934	18	2
6.	Rostock .....	39	13 459	30	9**)
7.	Brake .....	36	12 951	2	34
8.	Wismar .....	27	9 651	19	8**)

\*) Ferner die Hochsee-Fischflotte b. a. 144 Fahrz. gleich 4318 N.-R.-T.

\*\*) Darunter 2 noch nicht vermessen.

Unter dem Titel »Die Fahrtgeschwindigkeit der Segelschiffe auf grossen Reisen« weist Herr Kapit. M. Prager in einem Artikel der Annalen auf den Grad der Widerstandsfähigkeit der beiden Fünfmaster »Potosi« und »Proußen« gegenüber Wind und Seegang mit folgender beachtenswerter Bemerkung hin: »Diese größten Segelschiffe der deutschen Handels-

flotte, mit deren Erbauung die Technik den höchsten Triumph feierte, sind sich in ihren Leistungen fast gleich; den rühmlichst bekannten schnellen Reisen der »Potosi« stehen sich die der »Proußen« ebenbürtig zur Seite. Das Mittel aus den vier Reisen der »Proußen« weist, gegenüber der »Potosi« bei allen vier Windrichtungen, wenn auch nicht bei allen Windstärken, eine Steigerung der Fahrtgeschwindigkeit auf, namentlich bei den kleineren und mittleren Stärken. Dieser Vorteil ist zum Teil auf die größere Segelfläche, welche »Proußen« entfalten kann, zurückzuführen, mehr aber auf das Beharrungsvermögen, welches dieses Schiff durch seine Größe und Schwere in größerem Maße besitzt, indem die Vorwärtsbewegung durch den Widerstand des Wassers nicht so schnell gehemmt wird. Ein weiterer Vorzug bei beiden Schiffen ist der große Widerstand, den sie Wind und See entgegenzusetzen vermögen. Die Fortbewegung ist bei orkanartigen Winden aus der Kursrichtung noch so beträchtlich, daß sie durchschnittlich fast 5 Sm per Stunde beträgt, erst bei vollem Orkan sind die etwa noch geführten Segel nicht mehr imstande das Schiff vorwärts zu treiben. Das Gleiche gilt für »Potosi« mit dem einzigen Unterschiede, daß es beim Winde bei orkanartigem Sturm bereits begedreht liegen muß. So hohe Windstärken von längerer Dauer traten nur im Südatlantischen Ozean auf und gegen die dort gewaltige See mit Erfolg anzukämpfen, mußte »Potosi« und schließlich auch »Proußen« aufgeben.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Januar 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1905	Segler 1905	Dampfer 1904	Segler 1904
Totalverluste . . .	32	55	16	51
Beschädigungen . .	598	216	503	190

Nach Flaggen geordnet gingen im Dezember 1904 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	3	griechische	3	1
argentinische	2	—	italienische	—	8
belgische	1	—	chilenische	1	—
britische	13	17	norwegische	2	11
dänische	—	1	portugiesische	—	1
deutsche	4	2	russische	1	3
französische	—	3	schwedische	3	3
holländische	—	1	spanische	1	1

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 6. März. Nach Erledigung der Eingänge hielt Herr Professor Dr. Ahlborn den in Aussicht gestellten Vortrag über den Widerstand des Wassers gegenüber einem vorwärts drängenden Schiffskörper. Auf die Ausführungen, denen lauter anhaltender Beifall folgte, werden wir auszugeweiht zurückkommen, wenn der Nautische Verein die ihm vom Vortragenden vorgelegte Frage beantwortet haben wird. Ertar Herr Professor Dr. Ahlborn doch vom Verein ein Gutachten über den praktischen Zweck seiner Versuche für Schiffbau- und Reedereiwesen. — Hierauf beschäftigte sich der Verein mit dem ihm von der Deputation für Handel und Schifffahrt gestellten Bericht eines Delegierten über die Europäische Donau-Kommission und identifizierte sich mit dem nachstehenden Beschluß einer Kommission des Vereins:

»Die in der Sitzung des Nautischen Vereins vom 27. Februar beauftragte Kommission zur Begutachtung der Fragen, welche in einem Bericht des Delegierten bei der Europäischen Donau-Kommission enthalten sind, hat in Herr Kapitän Schmalz, Inspektor der Levante-Linie, bei ihrer



Beratungen eine wesentliche und dankbare Unterstützung gefunden. Herr Kapitän Schmalz hat außer seinen eigenen Erfahrungen in der Donaufahrt auch die Erfahrungen einer Reihe von anderen Kapitänen der Levante-Linie, welche noch jetzt jährlich mehrere Male die Donau im Bereiche des Gebietes der Europäischen Donau-Kommission befahren, in der freudlichsten Weise zur Verfügung gestellt.

Waren die Mitglieder der Kommission schon vorher darüber einig, welche Antworten auf die gestellten Fragen zu geben sind, so sind sie nach den klaren und sachverständigen Ausführungen des Herrn Kapitän Schmalz, die auf die jahrelangen Erfahrungen seiner selbst und vieler anderer Kapitäne der Levante-Linie begründet sind, in ihrer Beurteilung der Sachlage nur noch bestätigt worden.

Die Kommission ist nach gründlicher Besprechung des Inhalts zur folgenden Beantwortung der gestellten Fragen gekommen:

**1. Frage:** Ist es nötig, von Schiffen über 300 Fuß Länge zu fordern, daß sie außer den beiden Bugankern noch einen Heckanker haben, fertig zum Fallenlassen, im Fall das Schiff bei der Talfahrt durch Gieren auf Grund kommt?

**Antwort:** Die Notwendigkeit, einen Heckanker klar zum Fallen zu führen, der schwer genug ist, ein Schiff auf der Talfahrt im Donaustrom auf dem Strom oder nahezu auf demselben zu halten, wird verneint.

**2. Frage:** Wenn dieser Heckanker rechtzeitig geworfen wird, würde er genügen, das Hinterteil des Schiffes zu halten, wenn der Strom  $1\frac{1}{2}$  bis 3 Seemeilen per Stunde wechselt, und wird er verhindern, daß das Schiff quer ins Fahrwasser gelegt wird?

**Antwort:** »Rechtzeitig« heißt in dem gegebenen Falle der Augenblick, in welchem das Schiff mit dem Bug auf den Grund läuft. Der in den Grund gefallene Heckanker, selbst wenn er das Gewicht der Buganker hat, würde nicht genügen, das Heck des Schiffes auf dem Strom zu halten. Das Heck wird also zuerst nach der Mitte des Stromes ausschlagen und hat der Strom erst das Schiff in einem Winkel gefaßt, so ist bei seiner Stärke jede Hoffnung auf Festhalten aufzugeben, entweder wird der Anker durchziehen oder die Stahlleine wird brechen.

**3. Frage:** Was würden die Vorteile und Nachteile für solche Schiffe sein, welche diese Vorschrift annehmen?

**Antwort:**

- Aus den Antworten auf die beiden ersten Fragen geht hervor, daß von irgend einem Vorteil für Schiffe, die einen zum Fallen bereiten Heckanker bei der Talfahrt auf der Donau führen, keine Rede sein kann.
- Dagegen besteht für solche Schiffe eine große Gefahr, die aus folgender Überlegung ersichtlich wird; wenn bei der Talfahrt ein Schiff mit dem Bug auf Grund läuft und läßt seinen Heckanker fallen, so beraubt es sich des vorläufig besten Mittels, wieder vom Grund loszukommen, des Gebrauchs der rückwärts gehenden Schraube. Schlägt die Schraube rückwärts, so ist schon gleich von vornherein die Gefahr vorhanden, das Ankertau in die Schraube zu bekommen; dieser Gefahr wird man aber fast sicher nicht entgehen, wenn das Schiff durch die rückwärts gehende Schraube plötzlich loskommt und achteraus geht.
- Aus der Beantwortung der Frage No. 2 geht hervor, daß, wenn überhaupt, nur von einem sehr schweren Heckanker die Rede sein kann. Um einen solchen klar zum Fallen zu führen, bedarf es besonderer Bauten, um ihn aber später zu lichten, müssen Vorrichtungen eingebaut werden, die keiner Reederei zugemutet werden können, um so weniger, als die Gefahr, daß über 300 Fuß lange Schiffe den Donau-Kanal gelegentlich verblocken können, durch einen solchen Heckanker nicht gehoben wird.

Die Beziehungen auf den Suez- und Kaiser Wilhelm-Kanal können nach Ansicht der Kommission nicht in Frage kommen, weil dort ganz andere Verhältnisse vorhanden sind und vor allem mit keinem nennenswerten Strom zu rechnen ist.

So ist die Kommission der Ansicht, daß der Gefahr, welche durch über 300 Fuß lange Schiffe bei der Talfahrt dem Donau-Kanal drohen, auf andere Weise, als durch die Bestimmung, einen Heckanker zu führen, begegnet werden muß.

gez. (Rüdiger, Elson, Voß.)

Gegen die in der englischen Presse veröffentlichte Behauptung von Sir Thomas Sutherland, wonach der Nautische Verein zu seinem Vorgehen gegen die Gebührenerhebung der Suezkanal-Gesellschaft durch das Chamber of Shipping of the United Kingdom veranlaßt sein solle, wendet sich in entschiedenem Weise Herr Storrer. Der Vorsitzende, Herr Kapitän Bramslöw, gibt sodann bekannt, daß Herr Direktor Plaß am 27. März einen Vortrag über die Entwicklung der Handelsmarine halten werde. — Nächste Sitzung am 13. März.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 8. März. Nachdem das Andenken an das verstorbene Mitglied, Herrn Kapt. Mageritz in üblicher Weise geehrt worden war, wurde Herr Kapt. Heinrich Bradherring, D. »Thessalia« als Mitglied aufgenommen und zwar als das Tausendste Mitglied seit Bestehen des Vereins. Nach Erledigung einer internen Angelegenheit und nach kurzer Besprechung der Eingänge, beschäftigte sich, auf Veranlassung des Vorsitzenden, die Versammlung mit der Auslegung des Art. 553 a des Handels-Gesetzbuches. Veranlaßt ist diese Stellungnahme durch die bisher erfolglos verlaufene Klage der Witwe eines Kapitäns gegen seine Reederei auf Zahlung der Heuer des Verstorbenen während seines Aufenthalts in einer Krankenanstalt. Nachdem der Vorsitzende die den Streitfall begleitenden Nebenumstände geschildert hatte und nachdem der in Nr. 49 Jahrgang 1904 auf diese Angelegenheit bezügliche Artikel verlesen worden war, nahm die Versammlung einstimmig folgenden vom Vorsitzenden gestellten Antrag an:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg spricht sich ganz entschieden dafür aus, daß § 553 a des H. G. B. nur dahin ausgelegt werden kann, daß, wie es sein Abs. 2 unverkennbar ausspricht, einem erkrankten Kapitän während seines Aufenthalts in einer Krankenanstalt im Auslande die Heuer nicht gekürzt werden dürfe und daß diese Auffassung in keiner Weise durch den Abs. 1 ad 2 des § 553 a zu erschüttern sei, wonach der erkrankte Kapitän, wenn er die Reise angetreten habe, nur die Heuer bis zu dem Tage, an dem er das Schiff verläßt, beziehen dürfe. Der in diesem Abs. 1 ausgesprochene Willen des Gesetzgebers kommt nur dann in Frage, wenn ein erkrankter Kapitän das Schiff im Auslande verläßt, ohne in einer Krankenanstalt Aufnahme gesucht zu haben.“

— Nächste Sitzung am 15. März. Tagesordnung: 1) Vorführung patentierter Schiffsbetten durch Herrn Ingenieur Benjamin; 2) Vorführung eines neuen Schiffsfenstermodells durch Herrn Ingenieur Fritsch.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 2. März abgehaltenen Versammlung wurden 7 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. — Herr Ingenieur Fritsch hielt einen Vortrag über eine neue patentierte Vorrichtung zum Schließen der Schiffsfenster und wurde dieselbe von seiten der Versammlung als praktisch befunden. — Auf der Tagesordnung stand:

•Interne Angelegenheit des Vereins•.

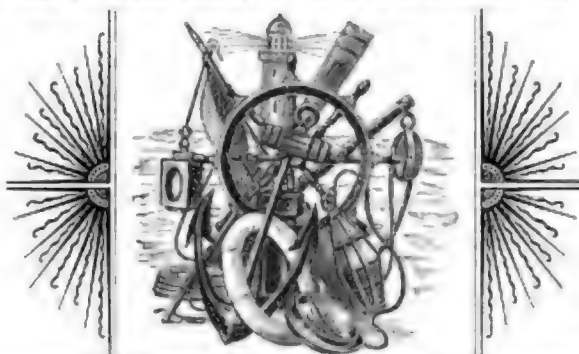
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblöten.

### Nachruf!

Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg beklagt das Ableben seines Mitgliedes, Herrn Kapitän **R. Margeritz**; zuletzt Führer des Dampfers „Meissen“. Ehre seinem Andenken!

### Steuerleute als stimmberechtigte Mitglieder der Seeschiffer-Vereine.

Hierzu schreibt ein Mitglied:

Mit großem Interesse habe ich die Bekanntmachung des Seeschiffer-Vereins „Weser“ gelesen, der alle Inhaber eines Schifferpatentes für große Fahrt als ordentliche Mitglieder in seinen Verein aufnehmen will. Der Verein hat seine Zeit verstanden und wird diesen Schritt niemals zu bereuen haben. Das Vorurteil der Alten, die als ehemalige Gründer der meisten Seeschiffer-Vereine ein Anrecht auf Berücksichtigung ihrer Anschauungen zu haben glauben und bis zu gewissen Grenzen auch zweifellos haben, hat in Bremerhaven der Erkenntnis Platz gemacht, daß man, um auf der Höhe bleiben zu können, mit der Zeit und ihren Ansprüchen fortschreiten muß. Leider greift diese Erkenntnis nicht überall Platz, leider vermögen Diejenigen, die bestrebt sind, dem Zeitgeist durch vernünftige Reformen Rechnung zu tragen, wenig oder gar nichts gegen die Stimmenmehrheit der Anhänger eines ausgestorbenen Gedankens auszurichten; ihr Widerstand gegen eine Anschauung, wie sie noch vor zehn Jahren eine gewisse, wenn auch da schon schwache Berechtigung hatte, zerschellt an der stereotypen, aber leider immer noch zugkräftigen Redensart: „Wir haben es immer so gehabt und es ist gut gegangen. Was soll diese Neuerungen? Davon sind wir keine Freunde.“

Die Herren, die so denken und sprechen, vergessen, daß, wäre nach diesem Rezept immer in der Welt verfahren worden, wir noch heute auf dem Kulturniveau unserer Urgroßväter ständen. Aber derartige Bemerkungen nützen nichts, gar nichts. Im Gegenteil, Derjenige, der sie ausspricht, kommt in den Ruf eines Nörglers und hat statt Anerkennung, denn er strebt doch im Interesse des Vereins, nur Hohn und Spott zu vergegenwärtigen.

Meine Worte richten sich natürlich nicht gegen bestimmte Personen, ich denke dabei an Niemand, sondern an die ganze Richtung, die merkwürdigerweise immer noch ausschlaggebend ist. Das allermerkwürdigste bei der ganzen Sache ist aber, daß diese doch wirklich ultrareaktionären Herren sehr häufig politisch überzeugte und unentwegte Mitglieder der alten Fortschrittspartei sind und als solche eigentlich schon, um konsequent zu bleiben, zur Unterstützung aller gesunden Reformen beitragen müßten.

Hätten sie diese Auffassung vor Jahren gehabt, hätten sie erkannt, daß der Zug der Zeit, daß das Reedereiaktienwesen förmlich zum Zusammenschluß der Kapitäne und ihres Nachwuchses, ihrer jüngeren Kollegen, der nautischen Schiffsoffiziere drängt, die Verhältnisse lägen heute ganz, ganz anders. Nicht Antagonismus, wie er ebenso bedauerlich wie unerklärlich heute leider zwischen organisierten Kapitänen und Schiffsoffizieren zum Nachteil Beider und zur Belustigung Dritter besteht, nicht dieser Gegensatz, sondern Eintracht und der aufrichtige Wunsch, sich einander zu nähern und zu verstehen, wäre das Kennzeichen der gegenwärtigen Zeit.

Von Ausnahmen abgesehen, ist, im Gegensatz zu früher, heute der Kapitän zwar ein bereits erprobter, aber doch nur ein älterer Angestellter einer Reederei als der Steuermann. Wer sich diese Sachlage vor Augen hält, wer weder Rechts noch Links sieht, müßte als Ziel einen Zusammenschluß beider Kategorien anstreben. Leider, leider ist die Gelegenheit, einer solchen gesunden Auffassung zum Ausdruck zu verhelfen, vor einigen Jahren, wie gesagt, verpaßt worden. Schade, aber es läßt sich heute wenig mehr daran ändern, auch kaum noch durch das dankenswerte Vorgehen des „Weser“-Vereins.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Steinböck 1, zu richten. Offerten und Expeditionen sind an den v. d. Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböck 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 11.

Hamburg, den 18. März.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Seemannsheim—Seemannsmission—Seemannsverband. — Zur Summerlinie. — Das Durchsuchungs- und Seebeuterecht. — Einrichtungen zur Bestimmung der Deviation. — Fahrzeug mit Apparaten zur Vertilgung von Flotten auf Seeschiffen mit einer Desinfektionseinrichtung für Hamburg. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Monatswetterprognosen für den Nordatlantischen Ozean.

Hierzu schreibt uns Herr Professor Dr. Herrmann unterm 10. d. M.:

»Eine sehr geehrte Redaktion beehre ich mich zu benachrichtigen, daß ich die Monatswetterprognosen für den Nordatlantischen Ozean einstellen werde. In Rücksicht auf die lange fortlaufende Veröffentlichung dieser Prognose durch Ihre geschätzte Zeitschrift, für die meinen besten Dank auszusprechen ich nicht unterlassen darf, bemerke ich, daß nicht in der Sache selbst liegende Gründe mich zum Abbrechen dieser Prognosen veranlassen.«

*Anmerkung der Redaktion.* Wir bedauern, nicht allein unseres Blattes sondern der Sache wegen, dieses Abbrechen der Prognosen und wir wundern uns um so mehr über den anscheinend unfreiwilligen Schritt unseres bisherigen, sehr geschätzten Mitarbeiters, als der Leiter der Seewarte vor noch nicht vier Wochen in Berlin öffentlich das Einsetzen einer Kommission zur Prüfung der Prognosen bekannt gab. »Erfreut würde Herr Admiral Herz sein« — sagten wir damals im Bericht über den Nautischen Vereinstag — »wenn das Ergebnis der Prüfung günstig ausfiele, nicht allein, weil die Prognosen von einem deutschen Gelehrten, sondern auch, weil sie von einem Beamten der Seewarte aufgestellt würden.« Hiernach ist eben nur zweierlei möglich: Entweder hat die Prüfung

ein so ungünstiges Ergebnis gezeitigt, daß es im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt gefährlich werden könnte, wenn die Kapitäne sich auch ferner nach den Herrmann'schen Prognosen richten — oder aber, es liegen Gründe gegen die Weiterveröffentlichung vor, denen die Öffentlichkeit, falls sie bekannt wären, den Charakter der Sachlichkeit absprechen würde.

#### Unfallentschädigung

##### englischer Reeder in englischen Häfen.

Es war nur ein Schreckschuß! Als die Depeschen der Tageszeitungen die Annahme eines Gesetzes mit obigem Titel durch das Unterhaus berichteten, mußte angenommen werden, daß hinfert nichtenglische Reeder generell für Unfälle britischer Untertanen auf ausländischen Schiffen in Häfen des Ver. Königreichs haftbar gehalten werden sollten. Von diesem Ziele stehen die englischen Reeder noch weit ab. Vorläufig ist ein auf die Durchführung einer solchen Unfallentschädigung abzielender Antrag des Sir Harry Samuel dem Gesetzes-Ausschuß zur Prüfung überwiesen worden. Ehe er von hier wieder an das Plenum gelangt, können Monate vergehen, ja, falls das Parlament inzwischen aufgelöst werden sollte, liegt die Möglichkeit vor, daß diese Bill das Schicksal mancher anderen trägt, deren ruhmlose Laufbahnen im Parlamentsarchiv endeten. — Begründet wurde der Antrag zur Einführung der Unfallentschädigung mit dem



Hinweis auf ein Urteil des »House of Lords«, wonach ein Schiff im Hafen einer Fabrik (factory) gleichzustellen ist, für deren Betriebsunfälle wiederum die Workmen's Compensation Act von 1898 gilt, da laut der Factory Act von 1895 jeder Hafen »dock, wharf, quai and warehouse« unter der Aufsicht steht, wie sie für Fabriken vorgeschrieben ist. Darnach ist der englische Reeder für jeden Unfall auf seinen Schiffen in Häfen des Ver. Königreichs zum Schadenersatz verpflichtet, im Gegensatz zum ausländischen Reeder, der unter gleichen Verhältnissen haftfrei ausgeht. Eine Gleichbehandlung Beider strebt die »Shipowners Negligence Remedies Bill«, wie sich der Entwurf nennt, an. Um seinen Antrag schmackhafter zu machen, wies Sir Harry auf den Unfall eines Stauers an Bord eines deutschen Schiffes hin. Obgleich der Mann, angeblich durch Schuld eines Mitgliedes der Besatzung, schwer verletzt und dauernd zur Verrichtung körperlicher Arbeit untauglich geworden sei, habe er, da der Reeder des deutschen Schiffes seinen Wohnsitz nicht in England hatte, keinen »penny of compensation« erhalten. Um die Wiederholung solcher Möglichkeiten auszuschalten, soll der ausländische Reeder mit seinem Schiffe für den Unfall haften. — In den Wein dieser optimistischen Wünsche goß der Regierungsvertreter recht viel Wasser, ebenso mahnten mehrere Mitglieder des Unterhauses zur größten Vorsicht, um Vergeltungsmaßregeln anderer Regierungen gegen englische Schiffe in ausländischen Häfen vorzubeugen. Ein sehr naheliegender Gedanke, dem das Deutsche Reich sehr wahrscheinlich Ausdruck geben würde, falls es, was wir nicht hoffen, notwendig werden sollte.

#### Über die Korrektur der Unterelbe

hat kürzlich der Wasserbaudirektor von Hamburg, Herr Geh. Baurat Bubendey, einen Vortrag gehalten, der, so sehr der Vortragende auch bestrebt war, die Verdienste des Staates für die Seeschifffahrt hervorzuheben, doch den verbreiteten Eindruck bestärkt, daß die hamburgische Hafenverwaltung nicht, wie sie es doch sollte, den Ansprüchen der Zeit vorauseilt oder ihnen wenigstens bereitwillig entgegenkommt, sondern zu ihrem Vorgehen immer erst durch Tatsachen gedrängt wird, deren Eintritt bei frühzeitigem Eingreifen nicht hätten Platz greifen können und sollen. Diese Auffassung, der wir schon wiederholt Ausdruck gegeben und dafür zustimmende Äußerungen aus dem Leserkreise erhalten haben, erfährt besonders durch folgende Stelle des Vortrages eine bestätigende Bekräftigung. Nach dem »Hamb. Fremdenblatt« hat Herr Bubendey gesagt:

»Die nach 1870 eingetretene Steigerung der Zahl der tiefgehenden Fahrzeuge brachte nach 1874 eine Verdoppelung

der Baggerleistung und die abermalige Steigerung der Baggerleistung 1884—1893 hatte zur Folge, daß die Zahl der Schiffe, die leichtern mußte, sehr stark zurückging. Nun glaubte man, genügend getan zu haben, und ruhte in den Jahren 1894, 1895 und 1896 auf den Lorbeeren aus, indem man nur in geringerem Umfange baggerte; doch rückte dies, und in den Jahren 1897—1902 mußte enorm gebaggert werden, weil der Tiefgang der Schiffe wieder bedeutend zugenommen hatte.«

Man fragt sich, wenn man den letzten Satz liest, unwillkürlich nach der Adresse der Instanz, die für den Eintritt solcher Zustände verantwortlich war. Jedem, der sehen wollte, war es in den Jahren 1894 bis 1896 klar, daß es so nicht weiter gehen konnte. Hunderttausende an Mehrkosten hatte allein die Hamburg-Amerika Linie für die Expedition ihrer tiefgehenden Schiffe über Brunshausen, wo sie einen großen Teil ihrer Ladung durch Leichter löschen und laden mußten, wo sie Nebel- und Eisgefahr ausgesetzt waren. Eine Jedermann bekannte Tatsache, die in Wort und Schrift wiederholt ausgesprochen wurde und überall, nur anscheinend nicht bei der zuständigen Stelle, die erforderliche Aufnahme fand. Erst die jetzt in der Durchführung begriffene Regulierung der Unterelbe (laut 1902er Vertrag mit Preußen) verspricht eine Abstellung der Kalamität, unter der Hamburg als Wissender lange Jahre gelitten hat. Daß der hamburgischen Hafenverwaltung auch auf anderen Gebieten die Initiative fehlt und gefehlt hat, und daß sie auch hier erst durch einen Zwang zum Vorgehen gedrängt wurde, darüber später einmal.

#### Baggerverluste.

Zu diesem hier in den letzten Wochen bereits zweimal erörterten Gegenstand erhalten wir aus Holland eine Zuschrift, die sich gegen die Idee wendet, daß Dampfbagger weniger seetüchtig als andere ihnen an Größe und Dampfkraft gleichwertige Fahrzeuge seien. Zum Beweis für diese Behauptung zählt der Herr Einsender 170 Dampfbagger auf, die innerhalb der letzten 20 Jahre von einer holländischen Werft erbaut und über See nach ihrem Bestimmungsort geführt wurden und von denen nur zwei, darunter der hier früher erwähnte »H. D. 10«, verloren gingen. Der andere war im Schlepptau und sprang bei schwerem Wetter an der portugiesischen Küste leck, wobei er, ohne Menschenleben einzubüßen, Totalverlust erlitt. — Wir meinen nun, daß gerade dieser zweite Fall der hier vorgeschlagenen Mitnahme eines Begleitschiffes für über See gehende Bagger das Wort redet. Ohne den Schlepper, der die Besatzung des sinkenden Schiffes aufnahm, hätte sehr wahrscheinlich dieser Bagger die Anzahl der als »Verloren« vermerkten Totalverluste um einen erhöht.

## Seemannsheim — Seemannsmission — Seemannsverband.

Vor uns liegt der Jahresbericht der Deutschen Evang. Seemannsmission zu Buenos Aires für 1904; eine Broschüre mit dem deutschen Seemannsheim in Buenos Aires als Titelbild und unterzeichnet vom Seemannspastor, Herrn Fritz Albright, dem Leiter des Seemannsheims. Seemannsheim und Seemannsmission sind also auch dort identisch. Auch dort, gibt es doch wohl nur wenige Heime, die nicht entweder mittelbar mit der Mission in Verbindung stehen, durch sie erhalten oder von ihr ins Leben gerufen sind. Wenn nicht aus anderen Gründen, gebührt der Mission schon wegen ihrer Verdienste um die Seemannshome Anerkennung. Der Wert der Heime für unsere Seeleute, insbesondere im Auslande, ist wohl unbestritten und angezweifelt wird er nur dort, wo man ein Wachsen des Einflusses der Mission auf die Seeleute, verursacht durch die Leitung dieser Anstalten, nicht gerne sieht: in Heuerbaaskreisen und im Seemannsverband.

Zwei Antipoden. Die Gegnerschaft des einen entsteht durch den geschädigten Geldbeutel, ist rein materiell und ohne jede Begründung erklärlich, wenn auch keineswegs gützuheißen. Der Gegensatz des Seemannsverbandes zur Mission liegt tiefer. Statt die Mission als uneigennütigen Freund der Matrosen, Heizer und Stewards, was sie doch wirklich ist, anzuerkennen und als Bundesgenossen warm zu begrüßen, wird sie und ihre Tendenz vom Verbands zuweilen in einer Weise bekämpft, die an Schärfe mit dem Ton Ähnlichkeit hat, wie er generell gegen die »Hansa« angeschlagen wird. Und Das will viel sagen. Weshalb nun diese Taktik? Haben beide, Mission und Seemannsverband, doch das Ziel, das Los der Seeleute niedriger Chargen zu verbessern. Allerdings. Nur mit dem Unterschied, daß die Mission ihre Absicht auf friedlichem Wege erstrebt, während der Verband aufreizend wirkt, wirken will und nur im Kampf Erfolge erhofft. Und das Ergebnis? Es läßt sich schwer feststellen. Wahrscheinlich sind die Chancen des Verbandes größer, appelliert er doch an Masseninstinkte.

Immerhin, nehmen wir für 1904 den Jahresbericht des Seemannsheims in Buenos Aires und einen vorläufigen Jahresbericht des Seemannsverbandes als Unterlage. Den Bericht des Heims durchweht eine hoffnungsfreudige Stimmung und das menschlich schöne Bewußtsein, daß die Sache, für die gestrebt und gearbeitet wird, gesund und gut ist. Zahlenmäßige Beispiele über den Besuch des Heims, über seine ständig wachsende Beliebtheit in Seemannskreisen, über das Vertrauen der Seeleute zum Institutsleiter und andere Momente mehr, rechtfertigen die Zuversicht der Mission.

Die Befürchtung, hier einseitig berichtet worden zu sein, besteht nicht, können wir uns doch außerdem auf das Urteil eines hochgeschätzten Mitarbeiters stützen. Er schreibt u. A.:

»Wie groß die Notwendigkeit des Heims ist, können Sie daraus ersehen, daß es täglich vollbesetzt ist von Abend- und Logiergästen. Nicht allein Deutsche, sondern aller Flaggen und selbst Engländer verlassen ihr schmieriges, vers . . . Heim, um zu uns zu kommen. An den drei Weihnachtsfeiern beteiligten sich soviel Leute, wie im Lokal und Höfen stehen konnten. Von einem Cap-Dampfer waren an einem einzigen Abend nicht weniger als 62 Mann anwesend, und jeder hatte sein Geschenk, Bier, Kuchen und Tabak. Jetzt haben wir eine Eingabe an die Regierung gemacht, zwecks Schenkung eines Grundstückes in der Hafengegend. Ich bat um 2500 qm und bin eigentlich sicher, daß wir es erhalten, da die Engländer vor Jahren auch eins erhielten und besonders, weil wir so gut angeschrieben stehen höheren Ortes.«

Anders der Bericht des Seemannsverbandes. Resignation, wenn wir ihr Platzgreifen dort überhaupt für möglich halten, zieht durch die ganze Kundgebung. Hören wir:

»Wir haben an dieser Stelle und die Leiter und Agitatoren des Verbandes haben in den Versammlungen, in letzter Zeit wiederholt Veranlassung genommen, über den Stand des Verbandes und über die fast grenzenlose Interesselosigkeit bei der Masse der seemännischen Arbeiter der seemännischen Bewegung und Organisation gegenüber Klage zu führen. Und Klagen und Unwillen wurden mit vollem Recht laut. Die seemännische Organisation ist in ihrer Gesamtheit nicht der Machtfaktor, der sie sein mußte und sein könnte. Es sind nur einige wenige Hafenorte, in denen die seemännische Organisation dem Reedertum gegenüber einen bestimmten Einfluß auszuüben vermag und in Wirklichkeit ausübt, in den allermeisten Hafenorten sind wir durch die Interesselosigkeit, Saumseligkeit und Pflichtvergessenheit der großen Masse der seemännischen Arbeiter zur totalen Ohnmacht verurteilt. Da hilft kein Leugnen und Beschönigen, das ist die raube Wirklichkeit. Dieser tieftraurige Zustand ist um so bedauerlicher, als während der sieben Jahre unserer Verbandstätigkeit sicher nichts in der Agitation unterlassen worden ist, um die Fernstehenden heranzuziehen und nichts unversucht geblieben ist, die Lebenslage der seemännischen Arbeiter durch die Initiative des Verbandes zu erhöhen. Bisher war der Undank der Masse der Lohn für die edlen Bestrebungen des Verbandes.«

Daß die Verbandsleiter »nichts in der Agitation unterlassen haben«, um die Seeleute unter das rote Banner des Verbandes zu scharen, ist eine Behauptung, die gewiß voll und ganz berechtigt ist und am Wenigsten von uns bestritten werden soll. Und doch der Mißerfolg? Vielleicht darf man aus einer Gegenüberstellung der beiden erwähnten Schriftstücke die Folgerung ziehen, daß der deutsche Seemann, wahrscheinlich weil er den großen Segen der sozialpolitischen Gesetzgebung des Reiches und damit den guten Willen der Gesetzgeber trotz aller Widersprüche der Agitatoren erkannt hat — Demjenigen williger und lieber folgt, der ihm positive Beweise eines Erfolges erbringt und nicht

wie der Seemannsverband lediglich die Gemüter gegeneinander aufreizt, Unfrieden und Zwietracht sät, ein unerträgliches Verhältnis an Bord zu schaffen versucht, ohne auf irgendwelche nennenswerte Erfolge hinweisen zu können. Sind die dem Schiffsmann durch die neue Seemannsordnung eingeräumten, ebenso zahlreichen wie großen Vorteile doch nicht auf Veranlassung des Seemannsverbandes, sondern, weil sie ihm zu gering erschienen, gegen seinen Willen entstanden. —

Wer, das Resumé unserer kurzen Betrachtung, mit uns die aufreizende Tätigkeit des Seemannsverbandes aus den bekannten Gründen verurteilt, wird gut tun, wenn er den Bestrebungen der deutschen Seemannsmission ein größeres Entgegenkommen beweist, als es heute in Schiffsfahrtskreisen zu finden ist. Haben wir doch noch kürzlich in einer Versammlung von Kapitänen über Tendenz und Wesen der Seemannsmission Bemerkungen gehört, die nicht sehr freundlich gesinnt waren. Wer aus dieser Bemerkung und dem mitgeteilten Lob eines Sachverständigen über das Seemannsheim in Buenos Aires einen Widerspruch heraushört, der Gedanke liegt nahe, dem möchten wir entgegenhalten, daß die zwar unbegründete, aber nur zu oft vorhandene Abneigung des Seemanns gegen (wie er irrtümlich meint) Bekehrungsversuche des Seemannspastors in

den weitaus meisten Fällen bald aufrichtigem Entgegenkommen und einem freundlichen Verhältnis Platz macht. Sobald der Seemann das uneigennützige Bestreben der Geistlichen erkannt hat, weicht der oft als Unhöflichkeit zu Tage tretende Wall, mit dem er sich in seiner Voreingenommenheit gegenüber dem Seemannspastor gewappnet hatte. Ein gewisses Recht zu dieser Bemerkung gibt uns, abgesehen von anderen Gründen, auch eine Stelle des Arbeitsberichtes, den der Seemannspastor über die Tätigkeit der Deutsch-Evangelischen Seemannsmission im Hafen von Genua abstattet. Es heißt dort:

»Abgesehen von einigen groben Bemerkungen wurden wir im allgemeinen anständig aufgenommen, auf den hier stationierten Dampfern, wo man uns persönlich kennt, höflicher als sonst, auf den kleineren Dampfern oft freundlicher, als auf den großen. Es ist immer eine Reihe von Seeleuten da, welche unser Vorsprechen im Logis gern hat und unsere Bemühungen zu schätzen weiß.«

Im Einklang hiermit lauten die Mitteilungen über den Besuch des dort seit März 1904 bestehenden Heims recht günstig, ebenso spricht auch für das wachsende Vertrauen der Seeleute für die Mission die Tatsache, daß die Summe der zur Aufbewahrung und Versendung dem Heim von Seeleuten übergebenen Gelder sich mit 27 388,50 Lire seit 1903 verdoppelt hat.

### Zur Sumnerlinie.

Die Veranlassung zu den folgenden paar Bemerkungen bietet mir die sehr dankenswerte Mitteilung des Herrn Kapitän Schubart in Nr. 9 der »Hansa« S. 101 unter der Überschrift: »Eine praktische Standlinie.« Er weist mit Recht auf ihren hohen Nutzen in dem besonderen Falle hin, wo die Sumnerlinie mit der Kurslinie zusammenfällt oder parallel mit ihr läuft. Da der Verfasser auch die Literatur erwähnt, lasse ich aus dem Anhang zu meinen Seetafeln S. 62, wo kurz von den Vorzügen der Sumnerlinie im allgemeinen die Rede ist, den Satz über die beiden besonderen Fälle hier folgen. — »In See bietet eine Höhe Schiffen, die lange denselben Kurs steuern, also besonders Dampfern, Gelegenheit, den Kompaß zu kontrollieren (Höhe dwars ab, Sumnerlinie parallel dem Kurs), ebenso eine Kontrolle der zurückgelegten Distanz (Höhe in der Kursrichtung, Sumnerlinie quer zum Kurs).« Die erste Hälfte dieses Satzes enthält also dem Sinne nach dieselbe Empfehlung wie die erwähnte Mitteilung.

Herr Kapitän Schubart überschreibt seine Mitteilung: »Eine praktische Standlinie«, obwohl er im Text Sumner alle Ehre erweist, die ihm von Rechtswegen zukommt. Ich gebrauche zu Ehren des Seemanns, dem wir diese neue, praktisch frucht-

bare Anschauung verdanken, absichtlich den Ausdruck *Sumnerlinie*. Wir haben Gaussische Gleichungen, Napiersche Analogien, Röntgen-Strahlen und eine Menge ähnlicher Bezeichnungen, um die Erfinder oder Entdecker zu ehren und ich möchte alle diejenigen, die gleichfalls der Ansicht sind, daß Sumner ein dauerndes Denkmal gebührt, auffordern, in Wort und Schrift den Ausdruck *Sumnerlinie* zu bevorzugen. Er ist kurz, tut dieselben Dienste wie eine andere Bezeichnung, ist unabhängig von dem Rechenverfahren und ehrt den Mann.

Da diese Zeilen auch manchem zu Gesicht kommen werden, der den Sumnerlinien gleichgültig gegenübersteht, weil er sie, aus Gewohnheit zu sehr am Alten hängend, nie versucht hat, mag die Gelegenheit benutzt werden, einige Sätze über ihre allgemeinen Vorzüge dem Anhang meiner Tafeln zu entnehmen. — Bei der Anwendung der Sumnerlinie hat jede Höhe bis zu 70° und 80° genau denselben Wert, ganz unabhängig vom Azimut. — Die älteren Methoden liefern als Ergebnis aus einer Höhe einen unsicheren Punkt, die Sumner-Methode eine sichere Linie, sicher, falls die Greenwicher Zeit richtig ist. — Die Vorzüge einer Meridianbreite und einer Längenbestimmung, wenn das Gestirn in Ost oder West steht, wurden durch die Sumner-



linie gewissermaßen jeder Höhe unter 80° in jeder Richtung zu teil. —

Durch die Einführung der Sumnerlinie in den Schulen kann es ja nicht ausbleiben, daß sie mit der Zeit allgemein bekannt wird. Bei einer so nützlichen und dabei im Grunde so einfachen Sache kann es aber nicht schaden, wenn auch denen, die mit der Schule vor der Einführung der Sumnerlinie fertig waren, gelegentlich einmal ihre Vorzüge vor-

geführt werden. Gerade in diesem Sinne wären häufigere Mitteilungen aus der Praxis heraus, wie die des Herrn Kapitän Schubart, außerordentlich erwünscht, auch gelegentlich Beispiele. Man kann natürlich auch ohne sie auskommen, aber mit ihnen fährt man besser und sicherer, weil man so aus einer Höhe alles herausholt, was darin steckt, nicht nur einen Teil, wie es die alten Methoden tun.

Hamburg.

E. Knipping.

## Das Durchsuchungs- und Seebeuterecht.

Von Nautikus.

(Schluß.)

Die humanitären Bestrebungen hatten zur Folge, daß das Beuterecht zur See durch die Pariser Deklaration eine Milderung erfuhr, indem diese als erste Regel den Satz aufstellte: *die Kaperei ist und bleibt abgeschafft*, und indem sie ferner den Satz des alten Beuterechts: unfrei Schiff — unfrei Gut! durch die neue Regel beseitigte: *Neutrales Gut unter feindlicher Flagge darf, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, nicht beschlagnahmt werden.* Sodann bestimmte sie: *Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut mit Ausnahme der Kriegskontrebande.* Weitere Milderungen sind bisher nicht zu erreichen gewesen, obwohl sogar auch die Mehrzahl der Völkerrechtslehrer für die Abschaffung des Beuterechts und für die Unverletzlichkeit des Privateigentums auf See eingetreten ist. Speziell hat die Haager Friedenskonferenz von 1899 nichts nach dieser Richtung zustande bringen können, das Seekriegsrecht und das Beuterecht ist unberührt geblieben; es hat nur mehr Nebensächliches in den Gebrauchen des Landkrieges kodifiziert, wie beispielsweise die Behandlung der Spione und Parlamentäre, die Wirkung des Kriegszustandes, die erlaubten und unerlaubten Kriegsmittel etc. Wenn man die Sache genau betrachtet und ernstlich prüft, so ist eigentlich nur herzlich wenig erreicht worden und nach wie vor liegen die Dinge so, daß nur die Macht durch die Macht in Schach gehalten wird. Ja, man möchte sogar meinen, wenn man auf die Sache des Friedens, überhaupt der Vermeidung von Konflikten und Kriegen eingehen will, daß heute mehr wie je das Wort Mirabeau's gilt, welches er einer Entwaffnung verlaufenden Quäkerdeputation sagte: *Die Schwäche ist es, die den Krieg hervorruft; ein allgemeiner Widerstand würde der allgemeine Friede sein.* Um das Treffende dieser Worte einzusehen, braucht man nur an die Ursachen des japanisch-chinesischen, des spanisch-amerikanischen und des südafrikanischen Krieges zu denken.

*Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.* — Amerika ist diesem Vertrage nicht beigetreten, weil es damals die Unverletzlichkeit des Privateigentums (mit Ausnahme der Kontrebande) in den Vertrag mit aufgenommen wissen wollte. Die Vereinigten Staaten können also nach wie vor die Kaperei betreiben; sie haben auch, obwohl sie früher für die Freiheit des Privateigentums mit voller Kraft eintraten, in dem Kriege mit Spanien, das ebenfalls den Vertragsmächten nicht mit angehörte, spanische Kauffahrer weggenommen und für gute Beute erklärt. So sehr viel bedeutet dieser Satz, wie wir gleich noch sehen werden, für eine größere Sicherheit des Privateigentums nicht. Vorab mag darauf hingewiesen werden, wie bedeutende Männer aus den Reihen maßgebender Kreise über diese Regel dachten und denken.

Der bekannte frühere französische Marineminister Admiral Aube sagte, Frankreich habe, indem es diesen Vertrag unterzeichnete, in heroischer Unbesonnenheit etwas sehr Törichtes getan und sich selbst durch Drangabe eines wirkungsvollen Mittels zur Bezwingung des Gegners den größten Schaden zugefügt. Der Krieg sei die Verneinung von Recht und Mensch-

lichkeit und deswegen könne die Wahl der Kriegsmittel nicht abhängig gemacht werden von Erwägungen der Humanität; vielmehr sei diese Wahl allein durch die Überlegung bedingt; inwieweit ihre Anwendung geeignet ist, das Kriegsziel, d. h. die Niederwerfung des Gegners erreichen zu helfen. In dem bekannten Organ des französischen Marine-Ministeriums *Revue maritime et coloniale* hat man sich sogar in neuerer Zeit zu dem Vorschlage verstiegen, den gesamten Schiffsverkehr neutraler Staaten mit dem bekriegten Lande mit Gewalt zu unterdrücken, alle Schiffe von oder nach feindlichen Häfen zu beschlagnahmen. Nicht viel anders urteilten englische Staatsmänner. Kurz nach Unterzeichnung des Vertrages erhob Lord Derby gegen die Regierung den schweren Vorwurf, sie habe durch die Deklaration die beherrschende englische Seemachtstellung auf dem Altare Rußlands geopfert. Und der spätere langjährige englische Premier Disraeli drückte sich als Führer der Opposition in ähnlichem Sinne aus wie auch von einflussreichen Persönlichkeiten im Parlament bis in die neueste Zeit hinein in entschiedenster Weise die Beseitigung der Deklaration gefordert worden ist. Ganz im Einklange mit den Anschauungen dieser Männer steht auch das Verhalten der englischen Regierung hinsichtlich der Beteiligung an der Haager Friedenskonferenz; die englischen Bevollmächtigten durften sich auf keine Erörterungen einlassen, welche direkt oder indirekt zu kriegerischen Seeoperationen oder Seetransporten Beziehung hatten, aus welchem Grunde auch kein Gegenstand des Seekriegswesens zur Beratung gestanden hat.

Wir sagten vorhin, sehr große Bedeutung im Sinne eines Mehr an Schutz für das Privateigentum hat heutzutage dieser Satz nicht mehr. Einmal schon aus dem Grunde, daß Militärs und Staatsmänner in hervorragenden Stellungen wenig geneigt sind, die ungeheuren Aufwendungen und Opfer ihres Volks in Kriegszeiten dadurch zum Teil vergeblich gebracht zu sehen, daß sie besondere Rücksichten auf das schwimmende Privateigentum nehmen. Sodann aber aus dem ferneren Grunde, der in der neuzeitlichen formidablen Entwicklung der Wehrmacht der Staaten liegt. In einem Kriege handelt es sich heutzutage fast um Sein oder Nichtsein. Demzufolge werden fast alle verwendbaren wirtschaftlichen, physischen und geistigen Kräfte in den Dienst der Verteidigung des Vaterlandes gestellt; demzufolge hat auch die allgemeine Wehrpflicht fast überall eine ungeahnte Ausdehnung gefunden. In einem großen Seekriege werden alle verfügbaren Mannschaften, alle verwendbaren Handelsschiffe zu Hilfs-, Transport- oder Spezialschiffen der Wehrflotte eingefügt oder angegliedert werden; sie werden eben Bestandteile der Kriegsmarine. Sie werden von Seeoffizieren befehligt werden, seien dies aktive oder zur Disposition gestellte, oder Reserveoffiziere, oder gar solche, die erst aus den Reihen der Schiffsführer und Schiffsoffiziere zu solchen ernannt werden; sie werden außerdem die Kriegsflagge führen; mit einem Wort: Bestandteile der Kriegsmacht bilden. Solche Schiffe, die alsdann zu Kriegs- und Blockadezwecken verwandt, oder zur Unterbindung des feind-

lichen Handels ausgesandt worden, sind alsdann keine Kaper mehr, ebensowenig wie die südstaatlichen Schiffe, die den Seehandel der Nordstaaten lahm legten, Kaper waren und ebenso wenig wie die russischen Hilfskreuzer der Freiwilligen-Flotte als Kaper betrachtet werden dürfen. Was man von seiten der Neutralen gegen letztere mit Fug vorbrachte, war, daß sie die Dardanellen als Handelsschiffe passiert hätten, um nachher die Kriegsflagge zu zeigen, was dem völkerrechtlichen Vertrage widersprach. Der Grund also, weswegen in dem Verbot der Kaperei heutzutage keine besonders hoch anzuschlagende Milderung des Beuterechts liegt, ist demnach vornehmlich darin zu suchen, daß die Nationen in Kriegszeiten kaum noch Schiffe und Mannschaften besitzen, um dieselben als Kaper auszusenden und darin, daß alle verwendbaren Handelsfahrer als Teile der Wehrflotte so schon gegen die Lahmlegung des feindlichen Handels verwandt werden können, ohne daß ihre Tätigkeit unter den Begriff des Kapereibetriebes fallen könnte.

»Neutrales Gut unter feindlicher Flagge darf, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, nicht beschlagnahmt werden und: »Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut mit Ausnahme der Kriegskontrebande.« — Mit Ausnahme der Kriegskontrebande! Durch diese Einschaltung haben die beiden ferneren epochemachenden Regeln der Seerechtsdeklaration in unseren Tagen den größten Teil ihrer Bedeutung eingebüßt. Kriegskontrebande! Was ist Kriegskontrebande? Zur Kriegskontrebande im weiteren Sinne (man unterscheidet ja absolute und relative Kontrebande) gehört nahezu fast alles, was Gegenstand des Seetransports sein kann, denn nahezu jede Zufuhr nach den Häfen eines Kriegführenden kann unter dem Gesichtspunkt aufgefaßt werden, daß sie geeignet sei, seine Aktions- und Widerstandskraft zu erhöhen. Man lese nur, was die japanische Regierung bei Ausbruch der Feindseligkeiten als zur Kontrebande gehörend bekannt machte. Nach dieser Bekanntmachung gehören zunächst alle Güter dazu, die irgendwie zu Kriegszwecken verwendbar sind, sodann alle Arten Lebensmittel, Getränke, Holz, Kohlen, Futter, Gold und Silber, Pferde und Pferdegeschirr und Gott weiß, was alles. Fast alle in nennenswerter Weise in Betracht kommenden Gegenstände des Seehandels können als Kontrebande aufgefaßt werden. Erwägt man ferner, daß die Prisengerichte, da sie nur mit Personen der eigenen Partei besetzt sind, als unabhängige, jeder Partei gleich fern und gleich nahe stehende Gerichte nicht betrachtet werden, so sieht man leicht, wie wenig Sicherheit die völkerrechtlichen Bestimmungen dem Privateigentum auf See gewähren. Tatsächlich haben wir ja auch im letzten Kriege gesehen, daß unter anderen der deutsche, also ein neutraler Dampfer »Thea« mit Kunstdünger beladen, beschlagnahmt und zerstört wurde, und das Prisengericht hatte diese Beschlagnahme, weil der Dampfer von den Japanern für längere Zeit gechartert war, für rechtmäßig erklärt. Erst das Moskauer Oberprisengericht hat in dankenswerter Weise einen anderen Standpunkt eingenommen und die Rechte der Neutralen anerkannt. Bei allen solchen Urteilen spielen aber im allgemeinen die Kriegsnotwendigkeiten, die Lage der Kriegführenden und namentlich die diplomatischen Aktionen mit Rücksicht auf das Schwergewicht, die Machtfülle der unterhandelnden Staaten eine sehr bedeutsame Rolle.

Die Freunde der Abschaffung des Seebeuterechts weisen darauf hin, daß im Landkriege das Privateigentum geschützt sei und daß deswegen auch das schwimmende Privateigentum nicht dem Beuterecht anheimfallen dürfe. Aber die Gegner der Unverletzlichkeit des Privateigentums sagen, auch im Landkriege ist das Privateigentum nur insoweit gesichert, als es die Kriegsnotwendigkeiten und der gute Wille der Kriegführenden zuläßt. In der Tat, wenn man bedenkt, was im Kriege alles zerstört wird, wie ganze Ortschaften in Flammen aufgehen, wie schwere Kontributionen auferlegt werden, wie alle Lebensmittel von den feindlichen Truppen aufgezehrt werden, wie die Bauern alles Futter, Pferde und Wagen und Vieh hergeben müssen, und ganze Landstriche verarmen, so muß man sagen, von dem Privateigentum ist eigentlich nur dasjenige gesichert und bleibt nur das übrig, was der Feind nicht gebrauchen und verwenden kann. Alles staatliche Eigentum, Eisenbahnen und dergleichen wird selbstverständlich sofort von der Hoeresverwaltung des Feindes in besetzten Gebieten in Besitz genommen. Durch die Summe dieser erschütternden Einwirkungen wird, so sagen die Gegner der Freiheit des Privateigentums, ein so schwerer Druck auf das bekriegte Land ausgeübt, daß es, wenn seine Streitkräfte in der Hauptsache geschlagen sind, um Frieden bitten muß. Wollte man aber den Seehandel des Feindes und seine Schifffahrt ungestört lassen, das Seebeuterecht aufheben, so würde sein wirtschaftliches Leben nicht erschüttert werden, die Drangsale des Krieges würde ein solches Land, sofern keine Operationen an Land stattfänden, nur in geringem Maße empfinden, seine Widerstandskraft würde immer wieder verjüngt und neu gestärkt werden und das Ende des Krieges wäre nicht abzusehen. Wohl aber würden von seiten des anderen Kriegführenden immer wieder neue Opfer an Gut und Blut gebracht werden müssen, um das Kriegsziel und den Frieden zu erreichen. Weit entfernt also, daß die Unverletzlichkeit des Privateigentums auf See die Leiden und schrecklichen Drangsale des Krieges mildere, wäre sie vielmehr dazu angetan, den fürchterlichen Kriegszustand ins Ungemessene zu verlängern und, da ein schwerer wirtschaftlicher Druck nicht möglich sei, immer neue Opfer an Gut und Blut zu fordern, bis fast der letzte Mann im Felde gefallen oder unschädlich gemacht sei.

Die Natur des Krieges und seine eisernen Notwendigkeiten scheinen es sonach mit sich zu bringen, daß in absehbarer Zeit an ein Aufhören des Durchsuchungs- und Seebeuterechts nicht zu denken ist. Wer die Wirkungen dieser harten Gefpflogenheiten für sich und seine Interessen, auch als Neutraler, schwächen und tunlichst wenig fühlbar machen will, für den gibt es kein anderes Mittel, als sich möglichst stark und mächtig zu halten. In dem großen weltgeschichtlichen Prozeß geht erbarmungslos das Schwache zu grunde, weil es sich nicht in einer für seine Erhaltung notwendigen Weise betätigt, d. h. sich nicht behaupten, nicht wehren und schützen kann. Die Wehrhaftigkeit zu Lande wie zur See ist heutzutage in dem unaufhörlichen Ringen der Völker um die wirtschaftliche Existenz und Überlegenheit allein dazu angetan, aufrecht stehen zu bleiben und seinen Platz an der Sonne zu wahren: kein Opfer erscheint dafür zu groß. Möge Deutschland stets dieser Wahrheit eingedenk sein!

## Einrichtungen zur Bestimmung der Deviation und zur Kompensierung der Kompassse auf eisernen Schiffen in den an der Nord- und Ostsee gelegenen Häfen.

(Schluß)

**Stettin.** Von der Preussischen Regierung ist in dem Babbioström, einem Verbindungsarm der Oder mit dem Dammschen See, 0,5 Sm. von dem Oderfährwasser entfernt,

ein Dallen zum Festmachen errichtet; zum Schwagen befinden sich auf jeder Seite des Stromes je drei kleinere Dallen. Eine besondere Erlaubnis zur Benutzung dieser Einrichtung ist nicht erforderlich.

Von diesen Dallen peilt:	rw.	mw.
Pölitz Kirche .....	N 49° 9' W	N 41° 4' W
Jasenitz .....	N 35,9 W	N 27,4 W
Langenberg .....	N 10,6 W	N 2,1 W
Gollnow .....	N 67,2 O	N 75,7 O
Altdamm .....	S 7,6 O	S 0,9 W
Frauentorf .....	S 30,3 W	S 38,8 W
Stolzenhagen .....	S 47,0 W	S 55,5 W
Schulwin .....	N 75,8 W	N 67,3 W

Für große und lange Schiffe ist die Einrichtung nicht zu leontzen; diese müssen ihre Kompassse im Haff oder in See regulieren; die Leitfeuer und Baken im Papenwasser markieren sämtliche Kurse durch Deckpeilungen. Die Richtungen der einzelnen Bakenlinien, von Stettin auslaufend, sind folgende:

1) Camelsberg S — Camelsberg N	rw.	mw.
Leuchtbake .....	N 26° 5' W	N 18° 0' W
2) Pölitz-Unter — Pölitz-Ober .....	N 50,5 W	N 42,0 W
3) Schanzen-Ober — Schanzen-Unter .....	N 8,3 W	N 0,2 O
4) Schwabach — Schwankenbeim .....	N 11,5 W	N 3,0 W
5) Stepenitz — Sandhof .....	N 3,6 O	N 12,1 O
6) Siebort — Ganserin .....	N 21,6 W	N 13,1 W
7) Büchenort — Stepenitz .....	N 46,4 W	N 37,9 W
8) Sandhof — Siebort .....	N 68,6 W	N 60,1 W
9) Papen — Keppenort .....	N 38,2 W	N 29,7 W
10) Leitholm S — Leitholm N .....	N 54,5 W	N 46,0 W

**Neufahrwasser.** Zur Regulierung der Kompassse ist ein Dallen 100 m westlich der Einfahrt von Neufahrwasser angebracht, der von Schiffen bis 5 $\frac{1}{2}$  m Tiefgang benutzt werden kann.

Von diesem Dallen peilt:	rw.	mw.
Schornstein der Spritfabrik .....	S 36° 3' O	S 29° 1' O
Hohe Baumgruppe über dem letzten Hause von Brösen .....	S 79,6 W	S 86,8 W
Hela Leuchtturm .....	N 25,6 O	N 32,8 O

Außerdem kann an den in der Mitte der Schuiten-Laake stehenden 5 Dallen eine Kompaßregulierung vorgenommen werden; von den südlichsten Dallen (1 und 3) peilt:

Die evangelische Kirche in Neufahrwasser .....	rw.	mw.
Von dem nördlichsten Dallen peilt diese Kirche .....	N 10,6 O	N 17,8 O
	N 10° 9' O	N 18° 1' O

Die Erlaubnis zur Benutzung dieser Dallen erteilt das Hafensamt. Zur Regulierung der Kompassse in Fahrt auf der Reede sind 6 weiße Tafeln vorhanden, die am Strande vor dem Bröser Waldchen aufgestellt und mit den Zahlen 80—85 bezeichnet sind. Diese Tafeln geben mit dem Turm der Marienkirche in Danzig in Deckung die Peilungen: von 80—85: rw. S 7° O — S 2° O. mw. S — S 5° W; jede Tafel um je 1° von einander. In der Deckungslinie Tafel 80 — Marienkirche liegt in 54° 27,2 N - Br. und 18° 38,2' O - Lg. eine schwarz-weiße stumpfe Tonne zum Anstauern.

**Königsberg in Pr. und Pillau.** Im Königsberger Hafen-gebiet gibt es keine Einrichtungen für Deviationsbestimmungen, da kein Raum vorhanden ist, Schiffe ohne Störung des Verkehrs zu schwojen. Dagegen befindet sich im hinteren Binnenhafen in Pillau ein Dallen, um den man schwojen kann. Man peilt von hier den Balgaer Ruinenturm zu der Ostküste des frischen Haffs: rw. S 22° O, mw. S 16° O. In Pillau führt der Lehrer der Navigationsschule die Regulierung der Kompassse aus.

**Memel.** Im Königlichen Hafenbau-Hafen befindet sich ein Dallen. Von hier aus peilt der Memeler Leuchtturm: rw. N 37°, 7 W, mw. N 32°, 6 W. Die Einrichtung eignet sich nur für Schiffe bis zu 3 m Tiefgang. Zur Benutzung ist Meldung dazselbst oder bei der Agentur der Deutschen Seewarte erforderlich. — Im Winterhafen befindet sich für Schiffe bis zu 5,5 m Tiefgang gleichfalls ein Dallen. Von hieraus peilt: Das Feuer der Nordmole rw. N 50° 3' W, mw. N 45° 2' W.

Meldungen werden auf dem Stromlotsen-Bureau oder auf der Agentur der Deutschen Seewarte angenommen.

**Leer\*).** Die Deviationsbestimmungen werden durch Navigationslehrer ausgeführt. Peilungen:

- a) vom alten Dock aus mit Hilfe von Marken auf Leerort (ca. 3 Sm ab);
- b) vom Hafen nahe der Schleuse aus mit Hilfe des großen Kirchturms von Papenburg (ca. 8 Sm ab).

Adjustierung und Kompensation der Kompassse vorhergehend und in kürzester Zeit.

## II. Die Niederlande.

Die Filialen des Königl. Niederländischen Meteorologischen Instituts in Amsterdam und Rotterdam besorgen in den niederländischen Häfen die Deviationsbestimmung und die Kompensation. Der Schiffsführer hat sich im allgemeinen an den Hafenkapitän zu wenden, der den Ort anweist, wo die Bestimmung geschehen kann.

**Amsterdam.** An der Nordseite des sog. Y-Damms ist eine Deviationsboje ausgelegt, von der aus peilen:

	rw.	mw.
Zuiderdorop-Kirche .....	N 45° 2' O	N 59° 0' O
Hansdorp-Kirche .....	N 74,2 O	N 88 O
St. Nicolaas-Kirche .....	N 234,2 O	N 268 O
Zuider-Kirche .....	N 237,2 O	N 251 O

Größere Schiffe erhalten Schlepper zur Assistenz; kleinere Schiffe können auch in dem kleinen Hafen vor der Schleuse des Nordholländischen Kanals kompensieren, nachdem sie die Erlaubnis vom Schleusenmeister haben. Da eine Boje hier nicht vorhanden ist, muß das Schiff mit Trossen in der Mitte des Hafens gehalten werden. Die Zuider-Kirche in Amsterdam peilt von hier rw. N 201° 7' O, mw. N 215° 5' O. Auch in dem Westdock können kleinere Schiffe an Dallen regulieren.

**Ymuiden.** Kleinere Schiffe regulieren in dem Fischerhafen an einem Dallen, größeren im Nordseekanal an der Innenseite der neuen Schleuse.

**Die kleineren Häfen.** In den kleineren Häfen Delfzyl, Groningen, Harlingen können kleinere Dampfer und Segelschiffe regulieren, wobei die Peilung durch einen Kompaß an Land zu bestimmen ist.

**Rotterdam.** Hier wird der Platz zum Regulieren jedesmal durch den Hafenkapitän angewiesen. Die Peilungen an diesem Orte sind durch die Filiale des Meteorologischen Instituts in Rotterdam bestimmt.

**Vlissingen.** Im Hafen sind Deviationsbojen ausgelegt, die mit Erlaubnis der Direktion der Königl. Schiffbaugesellschaft »Maatschappij de Schelde« in Vlissingen benutzt werden können.

## III. Schweden.

Die Deviationsbestimmungen werden im allgemeinen durch Fernpeilungen terrestrischer Objekte von bekanntem magnetischen Azimut ausgeführt.

**Hernösand.** Die Deviationsbestimmung besorgt der Vorstand der Navigationsschule mit Benutzung einer eisernen Boje.

**Sundsvall.** Die Regulierung wird von dem Lotsenleutnant mit Benutzung eines Dallens ausgeführt.

**Göteborg.** Die Deviationsbestimmung geschieht bei Schiffen bis zu 3,5 m Tiefgang mit Hilfe eines Dallens. Schiffe von größerem Tiefgang schwojen vor Anker auf der Außenreed. Man wendet sich an den Vorstand der Navigationsschule, der die Bestimmungen ausführt oder ausführen läßt.

**Stockholm.** Für die Deviationsbestimmungen sind zwei Dallen vorhanden, für deren Benutzung 3 bis 5 Kronen zu entrichten sind. Man wendet sich an das Lotsenkommando in Stockholm.

\*) Mitteilung eines Mitarbeiters. D. R.



**Norrköping.** Die Kompensierung besorgen der Lotsenkapitän und der Oberlotse unter Benutzung eines Dallens im Motalaström bei Loddby für Schiffe bis zu 4,1 m Tiefgang.

**Västerwik.** Die Regulierung besorgt der Vorstand der Navigationsschule; besondere Einrichtungen sind nicht vorhanden.

**Oskarshamn.** Die Regulierung wird von dem Hafenmeister mit Benutzung einer Boje ausgeführt.

**Kalmar.** Die Regulierung besorgt der Navigationslehrer; besondere Einrichtungen sind nicht vorhanden.

**Karlskrona.** Die Regulierung wird von dort stationierten Offizieren der Königl. Marine unter Benutzung eines Dallens ausgeführt.

**Karlshamn.** Zur Ausführung der Regulierung sind Dallens und eine Boje vorhanden. Man wendet sich an den Navigationslehrer.

**Göteborg.** Die Regulierung wird mit Benutzung mehrerer Bojen von dem Lotsenkapitän, dem Lotsenleutnant und dem Navigationsschuldirektor besorgt.

**Orte im Lotsenbezirk Malmö.** Besondere Einrichtungen sind nicht vorhanden; die Regulierung wird von dem Lotsenkapitän und dem Lotsenleutnant besorgt.

#### IV. Norwegen.

Wegen Prüfung und Regulierung der Kompassse wendet man sich an das »Öffentliche Kontrollkontor for Navigationsinstrumenter« in Kristiania, Arendal, Kristiansund, Stavanger und Bergen, das zu jeder Zeit diese Arbeit ausführt. Kompaßregulierungen und Deviationsbestimmungen werden auch von den Navigationsschulen in Fredrikshald, Drammen, Porsgrund, Hagesund und Kristiansund, sowie Langesund, Lillesand, Trondhjem und Tromsø besorgt. An den meisten dieser Orte sind besondere Deviationsbojen vorhanden.

Die Angabe der genauen Peilungen würde nur für den Schiffsführer von Wert sein, dem eine sehr eingehende Lokalkenntnis zu Gebote stände.

#### V. Großbritannien und Irland.

Die Einrichtungen zur Deviationsbestimmung unterstehen den Lokalbehörden der verschiedenen Hafenplätze; die Kompassse werden durch Privatpersonen, »Kompaß-Adjusters«, reguliert.

**London.** Bei Greenwich sind von der Themse-Kommission Tonnen ausgelegt, die gebührenfrei benutzt werden können. Ein Schlepper kann gemietet werden, wird aber nicht immer gebraucht.

**Great Yarmouth.** Die Regulierung geschieht auf der Reede.

**Grimsby.** Die Regulierung findet auf der Reede oder in See statt.

**Humber-Bezirk.** Die Regulierung kann auf dem Flusse, der White-Boot-Reede, der Grimsby-Reede oder in See stattfinden. Je nach dem Wetter oder dem Tiefgang des Schiffes ist Schlepperhülfe nötig.

**Middlesborough.** Die Regulierung geschieht auf dem Flusse oder in See.

**Hartlepool.** Die Regulierung findet im Dock oder in See statt.

**Sunderland.** Die Regulierung geschieht gewöhnlich in See, bei schlechtem Wetter im Dock.

**Auf dem Tyne. Blyth.** Die Regulierung findet in See querab von der Einfahrt statt.

**Auf dem Forth.** Die Regulierung geschieht im Hafen von Granton oder auf der Reede von Leith.

**Auf dem Tay.** Die Regulierung kann in irgend einem zu Gebote stehenden Dock vorgenommen werden.

**Aberdeen.** Die Regulierung findet in der Bai statt.

**Clyde-Bezirk.** Die Regulierung kann in der Gornock-Bai oder auf dem Ausläufer der Bank geschehen; gewöhnlich findet sie bei Garelochhead statt, wo die Clyde-Behörde Tonnen ausgelegt hat, für deren Benutzung Gebühren zu entrichten sind. Meistens ist ein Schlepper nötig.

**Dundee.** Die Regulierung geschieht in irgend einem Dock oder auf dem Flusse mit Schlepperhülfe.

**Barrow.** Die Regulierung kann im Dock oder in der Fahrstraße vorgenommen werden.

**Liverpool.** Die Regulierung geschieht auf dem Flusse oder in einem zu Gebote stehenden Dock. Auf den äußeren Dockmauern sind die magnetischen Peilungen für das Jahr 1868 (!) für die im Flusse regulierenden Schiffe in Graden angegeben, bei deren Benutzung also die seitherige Änderung der Mißweisung zu beachten ist.

**Swansea.** Die Regulierung geschieht in der Bai oder in einem zur Verfügung stehenden Dock, wofür keine besondere Gebühr zu zahlen ist.

**Cardiff.** Zur Regulierung kann ein zur Verfügung stehendes Dock oder die Penarth-Reede benutzt werden.

**Barry.** Die Regulierung findet auf der Reede statt.

**Newport.** Die Regulierung geschieht im Dock oder auf der Newport-Reede.

**Bristol.** Die Regulierung geschieht im Dock oder auf der King-Reede.

**Plymouth.** Die Regulierung erfolgt im Dock oder in See.

**Southampton.** Die Regulierung geschieht auf dem Flusse, auf See oder an irgend einem zu Gebote stehenden Platz.

**West-Cowes.** Die Regulierung unter Dampf erfolgt in der Meeresstraße oder an den Privattonnen. Gebühren für den Hafenmeister 10 sh. 6 d.

**Belfast.** Die Regulierung geschieht im Spencer-Hafenbecken oder im Belfast-Lough.

**Dublin.** Die Regulierung erfolgt im Vorhafen und im Kingstown.

#### VI. Frankreich.

Keiner der französischen Handelshäfen von Dunkirk bis Brest einschließlich hat besondere Einrichtungen zur Regulierung der Kompassse von Handelsschiffen. Die Regulierung geschieht durch die Kapitäne selbst oder durch Gewerbetreibende (namentlich Mechaniker), deren Adresse man bei den Schiffsmaklern oder den Konsula erfährt.

Cherbourg und Brest haben besondere, dem Marineministerium unterstellte Einrichtungen. Handelsschiffe erhalten durch Vermittelung der Konsula oder der Schiffsmakler ein Erlaubnis zu ihrer Benutzung.

### Fahrzeug mit Apparaten zur Vertilgung von Ratten auf Seeschiffen mit einer Desinfektionseinrichtung für Hamburg.

Unter den Maßregeln zur Verhütung der Einschleppung der Pest durch den Seeverkehr wird von den Sachverständigen die Vertilgung der Ratten auf den von pestverseuchten Häfen kommenden Schiffen als eine der wichtigsten angesehen. Vom

Kaiserl. Gesundheitsamt ist es als dringend erforderlich bezeichnet, daß auf solchen Schiffen, auf denen ein Rattenstaken während der Reise bemerkt worden ist oder tote Ratten in größerer Zahl bei dem Löschen der Ladung vorgefunden werden,

für eine schnelle und sichere Tötung aller an Bord befindlichen Ratten gesorgt werde, damit nicht lebende pestinfiizierte Ratten vom Schiff an Land gelangen, welche den Pestkeim auf die am Lande befindlichen Ratten übertragen können. Insbesondere ist aber solche Tötung der Ratten geboten, wenn unter den an Bord vorgefundenen toten Ratten sich solche befinden, welche mit dem Pestkeim behaftet befunden sind. In dem letzteren Fall, der im Hamburger Hafen in den letzten Jahren wiederholt vorgekommen ist, muß die Löschung der Ladung unterbrochen und zunächst die Tötung der Ratten durch Einleitung eines geeigneten Gases in alle Schiffsräume vorgenommen werden.

Auf Grund von Versuchen, welche das Kaiserl. Gesundheitsamt angestellt hat, ist für die schnelle und sichere Tötung der Ratten in Schiffen das *Generatorgas*, das reich an Kohlenoxyd ist und durch unvollkommene Verbrennung von Koks leicht in großen Mengen erzeugt werden kann, geeignet befunden. Auf Kosten des Reichs ist unter der Leitung des Hafenarztes Physikus Dr. Nocht ein zur Anwendung bei Seeschiffen geeigneter Apparat konstruiert worden, welcher ein allen Anforderungen vollkommen genügendes Gas liefert und zwar in einer Menge von 500 kbm in der Stunde. Eine Prüfung des Apparates durch eine Kommission des Reichsgesundheitsrates im Hafen hat ein durchaus günstiges Resultat gehabt. Die an Bord eines Schiffes befindlichen Ratten wurden sämtlich getötet, die Schiffsteile wie das Inventar, das Mobiliar in den Wohnräumen des Schiffes, insbesondere auch die geladenen Waren sind durch das Gas in keiner Weise angegriffen oder verändert worden. Der Versuchsapparat, welcher provisorisch in einer von der zweiten Sektion der Baudeputation zur Verfügung gestellten Kastenschute montiert wurde, ist alsdann hier in praktischem Gebrauch genommen und hat sich in technischer Beziehung vollkommen bewährt. Auf Antrag des Medizinalkollegiums ist deshalb der Apparat im Anfang vorigen Jahres von Hamburg für 13 000 Mk. erworben, welcher Betrag

vom Bürgerausschuß auf Unvorhergesehene Ausgaben bewilligt ist.

Das Medizinalkollegium hat aber zugleich berichtet, daß als definitive Einrichtung der Versuchsapparat nicht ausreichend sein werde, weil die Behandlung großer Schiffe mit demselben wegen seiner beschränkten Leistungsfähigkeit zu viel Zeit erfordert. Für ein Dampfschiff mittlerer Größe hat die Herstellung, das Einpumpen und das Auspumpen des Gases im ganzen etwa 30 Stunden erfordert, während mit einem Apparat, der statt 500 kbm etwa 3000 kbm Gas in der Stunde produziert und einpumpt, die Behandlung in fünf Stunden hätte erledigt werden können. Die Schute, in welcher der Apparat aufgestellt ist, würde auch nicht für die Behandlung von Schiffen mit Generatorgas bei der Quarantäneanstalt in Groden auf der Unterelbe verwendet werden können; vielmehr ist hierfür die Anschaffung eines geeigneten größeren Fahrzeuges notwendig. Das Medizinalkollegium hat die Erbauung eines Transportfahrzeuges mit Gasapparat für die stündliche Erzeugung von 3000 kbm Generatorgas empfohlen, und die Deputation für Handel und Schifffahrt hat diesen Antrag befürwortet, damit der den großen Schiffen durch die Rattenvergiftung entstehende Zeitverlust möglichst eingeschränkt werde. Die noch stetig fortschreitende Ausbreitung der Pest in transatlantischen Ländern, von denen ein lebhafter Schiffsverkehr nach Hamburg stattfindet, wird voraussichtlich die Abwehrmaßregeln noch während längerer Zeit nötig machen.

Ein entsprechender Plan ist ausgearbeitet und erachtet der Senat nach den Gutachten der beteiligten Behörden die Anschaffung des in Rede stehenden Fahrzeuges für erforderlich und ersucht die Bürgerschaft ihre Mitgenehmigung dazu zu erteilen, daß zur Anschaffung eines Fahrzeuges mit Apparaten zur Vergiftung von Ratten auf Seeschiffen und mit einer Desinfektionseinrichtung der Betrag von Mk. 116 000 verwendet werde.

## Schiffbau.

### Banaufträge.

Die Swinemunder Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft will in ihrer nächsten Generalversammlung über den **Neubau eines grösseren Passagier- und Frachtdampfers** beschließen lassen.

### Stapelläufe.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 8. März der Doppelschrauben-Korndampfer »**Elpidifor**«, Bau No. 426, glücklich vom Stapel. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 750 t und ist für Fahrten auf dem Don und dem Schwarzen Meer bestimmt.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 15. März der Doppelschrauben-Korndampfer »**Giuseppe P.**«, Bau No. 427, glücklich vom Stapel. Das Schiff ist für Fahrten auf dem Don und dem Schwarzen Meer bestimmt und hat eine Tragfähigkeit von 690 t.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Der Reichstag beschäftigte sich am 18. März bei der Beratung des Etats mit der Notlage der deutschen Seefischerei und erreichte vom Staatssekretär des Innern das Versprechen, zum Schutz der Hochseefischerei eine Vermehrung der Kriegsschiffe zu beantragen, und daß er über die Ausdehnung der Fischereipolizei über die Dreimeilengrenze hinaus Rücksprache mit den zuständigen Ressortministern nehmen werde.

Die Kanalkommission des preussischen Herrenhauses hat die Vorlage heute unverändert mit 18 gegen 4 Stimmen angenommen.

Eine Eingabe von sieben hamburgischen Kommunalvereinen an die Polizeibehörde hat endlich erreicht, daß im nächsten Winter die Überdachung von Dampfern der Hafen-Rundfähre versuchsweise vorgenommen werden soll, um, falls sich diese Einrichtung bewährt, auf allen Hafendampfern eingeführt zu werden.

Das Schulschiff des deutschen Schulschiffvereins, »Großherzogin Elisabeth«, ist nach einer überaus schnellen Reise von 17 Tagen von Charleston in Plymouth zu längerem Aufenthalt eingetroffen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Überfahrt betrug 8,7 Knoten.

Die Hamburg-Amerika Linie verkaufte an die Firma C. Wachter & Co., St. Petersburg, ihre beiden Dampfer »**Palatia**« und »**Phoenicia**«.

Herr Theodor Zeise, Altona, gibt bekannt, daß er laut Vertrag mit dem Großherzog von Oldenburg für eine diesem Fürsten patentierte Schiffsschraube, unter dem Namen »**Niki-Propeller**«, das Nutzungsrecht erworben habe, und daß er die Konstruktion und Herstellung der Schrauben vornehmen werde.

Die Hamburg-Amerika Linie erhöht vom 25. März ab die Passage-Preise für I. Klasse um 1 £ und für die II. Klasse um 10 s.

Die Untersuchung der Strandung des Dampfers »Marianne« gab dem Rostocker Seesamt Anlaß, sein Befremden darüber auszusprechen, daß Kapitän B. als Führer eines deutschen Schiffes eine englische Karte und ein englisches Segelhandbuch, noch dazu ein ganz veraltetes, in Benutzung hatte.

Das neuerschienene Heft 25 des »Pilote« enthält neben allgemein interessierenden Bemerkungen, z. B. fremde Benennung der Kompaßstriche, Segelanweisungen für die chilonischen Häfen Pisagua, Junin, Caleta Buena, Iquique, Caleta Coloso, Penco und Ancud.

Der Führer des Lloyd dampfers »Barbarossa«, Herr Kapitän F. Montz, vollendete seine hundertste Rundreise als Kapitän der transatlantischen Fahrt des Norddeutschen Lloyd. Bei seiner Ankunft in Bremerhaven wurden ihm zahlreiche Beweise ehrender Anerkennung zuteil.

Zwischen Hamburg, Antwerpen, englischen Häfen und der Westküste von Südamerika soll eine neue Dampferverbindung eingerichtet werden; beteiligt an diesem Unternehmen ist besonders stark die »Nitrate Producers S. S. Co.«

#### Ausland.

Das österreichische Handelsministerium veranlaßt gegenwärtig die Veröffentlichung einer umfangreichen und sorgfältigen Sammlung der Gesetze und Verträge aller Seestaaten der Erde über Post- und Schifffahrtslinien.

Wie die »Hbg. Börsenhalle« mitteilt, wurden im Februar die folgenden acht Dampfer von den Japanern gekapert: Österreichischer Dampfer »Siam«, deutsche Dampfer »Paros«, »Severus« und »Romulus«, ferner die englischen »Apollo«, »Scotsman«, »Sylviana« und »Powderham«. Von diesen sind die beiden Dampfer »Severus« und »Romulus«, soviel bekannt, nicht versichert, wenigstens nicht auf dem gewöhnlichen Wege. Für die übrigen beträgt der Versicherungswert für Schiffe und Ladung zusammengekommen rund 329 000 £.

Laut Bekanntmachung der holländischen Regierung sind die Nacht-Lotsensignale auf der Schelde für Schiffe, die einen Lotsen verlangen, dahin geändert worden, daß jetzt in einer Vertikallinie ein rotes festes Licht über zwei weißen festen Lichtern gezeigt werden müssen, statt, wie bisher zwei vertikale rote Lichter. Die Lotsenfahrzeuge werden, wenn sie das Signal sehen, durch Zeigen gleicher Lichter antworten.

Das bekannte Mitglied des englischen Unterhauses Charles M'Arthur will die Regierung darüber interpellieren, ob sie vom britischen Gesandten in Brüssel einen Bericht über die Verhandlungen der letzthin in Brüssel abgehaltenen internationalen diplomatischen Konferenz erhalten hat, und ob die Regierung jetzt den auf der Konferenz beratenen internationalen Verträgen (Kollisions- und Bergungsrecht) Beachtung schenken werde.

#### Vermischtes.

Nach dem Jahresberichte des Seemannsamtes Bremen, der über die Tätigkeit der Seemannsämtler Bremen, Bremerhaven und Vegesack spricht, betrug Ende 1904 der Bestand bremischer Seeschiffe 258 Segler mit 2974 und 386 Dampfer mit 14 953 Personen Besatzung; gegen das Vorjahr eine Zunahme von 11 Schiffen und eine Abnahme von 105 Personen. An- und abgemustert wurden 57 219 Personen (58 798) in 3123 (3349) Verhandlungen. Von 29 353 Angemusterten waren

28 678 zum Dienst auf Bremer und 675 auf anderen deutschen Schiffen bestimmt. Unter dieser Anzahl Angemusteter waren 913 Ausländer, darunter 5 Steuerleute, 4 Maschinisten, 8 Proviantmeister, 2 Ärzte und 6 Maschinenassistenten. Im Übrigen fallen 279 auf das seemännische Deckspersonal, 410 auf Koch- und Stewards- und 310 auf das Maschinenpersonal. Ihrem Alter nach standen von den 29 353 Angemusterten 4011 zwischen 14 und 20 Jahren, 15 913 zwischen 20 und 30, 6318 zwischen 30 und 40, 1904 zwischen 40 und 50 und 547 waren mehr als 50 Jahre alt. Von 1057 Deserteuren, unter denen 1028 Deutsche und 29 Ausländer waren, liefen weg: 713 in New-York, 85 in Baltimore, 74 in Bremerhaven, 27 in Buenos Ayres, 18 in Antwerpen, 17 in New-Orleans, je 11 in Bremen und Sydney. Als Ursache von 76 (darunter 37 Passagiere) angezeigten Sterbefällen sind u. A. vermerkt: 19 als verschollen, 9 (darunter 6 Passagiere) durch Herzschlag, 6 (darunter 4 Passagiere) durch Lungenschwindsucht, je 3 durch Ertrinken und Herzlähmung, je 2 Blutarmut, je 1 Gehirnschlag, Magenkrebs, durch Selbstmord. Dieser eine war ein Steward, während sich 7 Selbstmordfälle unter Passagieren ereigneten. Eine sehr bemerkenswerte Erscheinung ist, daß nur ein einziger Sterbefall des Deckspersonals, der Tod eines Leichtmatrosen, auf eine innere Krankheit zurückzuführen ist und daß, abgesehen von den 19 Verschollenen der Besatzung eines Segelschiffes, nur 5 Todesfälle unter dem Deckspersonal vorgekommen sind. Unter den Kohlenziehern, die am stärksten heimgesucht sind, starben 2 an Blutarmut und je einer an Herzschlag, Lungenentzündung, Schwindsucht, einer ist als vermißt angegeben. Im Gegensatz zu diesen Angaben ist die Mitteilung erfreulich, daß die mittlere Matrosenbeute auch in dem ungünstigen Geschäftsjahr 1904 nicht heruntergegangen, sondern mit M 61,40 noch um M 0,10 gestiegen ist. Von 928 den Seemannsämtlern angezeigten Unglücksfällen entfallen 117 auf Segel- und 811 auf Dampfschiffe und von diesen 611 wiederum 202 auf das Deck-, 365 auf das Maschinen- und 184 auf das Küchen- und Aufwärterpersonal. Unter 156 Personen gegen die von den Seemannsämtlern Geldbußen verhängt wurden, legten 8 Berufung ein. Den Gerichten wurden ferner (ohne die Desertionsfälle) 173 Personen direkt überwiesen.

Über den Verkehr im Suez-Kanal und über seine Einnahmen liegen folgende Ziffern für die 3 letzten Jahre vor:

	1902	1903	1904
Anzahl der Schiffe	3 708	3 761	4 231
Bruttogehalt .....	15 694 359	16 615 309	18 631 000
Nettogehalt .....	11 248 413	11 907 288	13 401 835
Tonnengelder-Einnahmen in Frks. }	101 067 535	101 005 580	112 962 831
Passagier-Einnahmen in Frks. }	2 236 575	1 952 170	2 168 459

#### Vereinsnachrichten.

##### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 13. März. Als Mitglieder wurden die folgenden Herren aufgenommen: Kapt. Maletzky, Kapt. z. S. z. D. Reincke und Kapt. Schmaltz. Die auf der Tagesordnung stehende »Oberflächenventilation bei Kohlenladungen« führte zu einer sehr anregenden durch den Vorsitzenden der See-Berufsgenossenschaft, Herrn Richd. C. Krogmann, veranlaßten Aussprache über die Gründe der Erscheinung, daß der Luftstrom im Schiffsraum eine dem Winde entgegengesetzte Richtung einnimmt. Ihr zugrunde lag ferner der Bericht einer Kommission, die mehrere Fragen der See-Berufsgenossenschaft über die Stellung der Ventilatoren bei verschiedenen Windrichtungen beantwortet hatte. (Wir kommen auf die Stellungnahme der Kommission in nächster Nummer eingehend zurück. D. R.) Von allen Erklärungen — ihre



Anzahl war groß — war die von Herrn Kapt. v. Schroetter und von Herrn Prof. Dr. Herrmann abgegebene, wonach die dem Winde entgegengesetzte Luftströmung im Schiffsraum durch Saugwirkung verursacht werde, die einleuchtendste. Während der Ventilator oder die Luke, die zuerst vom Winde bestrichen oder getroffen werden, diese vom Schiffsraum ausgehende saugende Wirkung früher als weiter zurückstehende Raumöffnungen auszuüben vermögen, entsteht auf natürliche Weise der der Windrichtung entgegengesetzte saugende Zug im Raum. Ein physikalisches Gesetz, dem die Kommission des Vereins durch ihre Vorschläge über die jeweilige Stellung der Ventilatoren Rechnung getragen hat. — Der Vorsitzende, Herr Kapt. Bramslöw kam sodann auf die auszuführenden Manöver zu sprechen, wenn auf einem Segelschiff in Fahrt ein Mann über Bord fällt. Im Gegensatz zu der verbreiteten Meinung, wonach die Unfallstelle durch Wenden über den anderen Bug zu erreichen versucht wird, befürwortet er eine rückläufige Bewegung zum Unfallort. Läßt man das Schiff sofort in den Wind schießen, die Raaen viertant brassen, Klüver und Besan entsprechende Wirkung ausüben und das Ruder mitschiffs legen, dann kehrt das Schiff in bedeutend schnellerer Zeit als durch Überstaggeben oder gar durch Halsen zum Unfallort zurück. Allerdings dürfe dieses Manöver nur bei segelfähigem Wetter gemacht, niemals aber unter Windverhältnissen vorgenommen werden, die beim Rückwärtsgehen die Takelage oder das Ruder gefährden können. Um die Richtigkeit seiner Behauptung zu beweisen, liest der Vorsitzende den Bericht des Kapitäns vom Schulschiff vor, der auf Herrn Bramslöw's Anregung verschiedene Manöver vorgenommen hat. Es heißt dort:

»Es wurde eine Boje mit einer roten Flagge über Bord geworfen, nachdem sich das Schiff ca. 600 Meter davon entfernt hatte, wurde über Steuerbord-Bug gewendet, 13 Min. später befand sich die Boje wieder vor dem Bug. Die Boje wurde nicht aufgenommen, sondern als diese ca. 800 Meter hinteraus war, wurde wieder über Backbord gewendet, wieder 13 Min. später befand sich das Schiff auf derselben Stelle bei der Boje. Ich ließ das Schiff ungefähr 300 Meter an der Boje weiterlaufen und wollte mit haken Segein rückwärts denselben Punkt erreichen. Sämtliche Segel wurden backgebrast, das Ruder mitschiffs gelegt und mit Klüvern und Besan das Schiff gerade achteraus zu halten gesucht. Der Versuch gelang vorzüglich, nach 5 Min. war die Boje an Steuerbord so nahe längsseit, daß sie hätte von Bord aufgenommen werden können. Als viertes Manöver wurde das Schiff vor den Wind gelegt, darauf über Backbord-Bug an den Wind gegangen, alsdann über Steuerbord-Bug gewendet und sobald die Boje sich 4 Strich achteraus befand über Backbord-Bug gewendet. Nach 23 Min. war die Boje am Bug, worauf durch Backbrassen das Schiff zum Stehen gebracht, diese übergenommen wurde, ohne ein Boot zu Wasser geführt zu haben, die Entfernung von der Boje betrug 1000 Meter, als über Backbord-Bug gewendet wurde. Die Dunkelheit machte weiteren Versuchen ein Ende.«

Nächste Sitzung am 20. März.

#### Nautischer Verein zu Bremen.

Sitzung vom 16. März. Nachdem die Delegierten eingehend über die Verhandlungen des letzten Nautischen Vereinstages Bericht erstattet hatten und nachdem ihnen vom Vorsitzenden für ihre erfolgreiche Mühewaltung gedankt worden war, sprach Herr Dr. Meldau über den Rungschen Windstärkemeßer, der selbsttätig wirkend die Windstärke fortlaufend registriert und in Bremerhaven, wo ein Exemplar aufgestellt ist, seit längerer Zeit vorzügliche Resultate geliefert hat. Im Anschluß hieran hielt Herr Prof. Dr. Schilling einen Vortrag über unmagnetischen Nickelstahl. Der Redner konnte über ganz neue von Herrn Prof. Tammann in Göttingen vor-

genommene Untersuchungen berichten, die nicht nur in bezug auf die chemische Zusammensetzung von Legierungen ganz neue Beziehungen aufgedeckt haben, sondern auch die wunderbaren Erscheinungen einer wissenschaftlichen Untersuchung unterziehen, in welcher Weise bei der Abkühlung von der Schmelze die Nickelstahl in einer bestimmten Zusammensetzung bei einer bestimmten Temperatur plötzlich einen magnetischen Charakter annehmen. Von besonderem Interesse war hierbei, daß bei einem Nickelgehalt zwischen 40 und 0 pZt. das Verschwinden des Magnetismus beim Erhitzen zu einer wesentlich anderen Temperatur erfolgt als die Wiederkehr des magnetischen Charakters beim Abkühlen. Diese letzteren Untersuchungen haben besonders für nautische Interessen insoweit eine außerordentliche Bedeutung, als die Verwendung des Nickelstahls beim Schiffbau zur Sicherung des Funktionierens der Kompassse einen immer weiteren Umfang annimmt und aus diesem Grunde eine Prüfung dieses Materials von großer Bedeutung für die Auswahl richtiger Legierungen von Nickelstahl sein muß.

#### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 15. März. Nach Erledigung der Eingänge führte Herr Ingenieur Benjamin das Modell einer Schiffsbettstellenvorrichtung vor. Die Erfindung, bereits seit Jahren zur Zufriedenheit auf französischen und amerikanischen Passagierschiffen eingeführt, zeichnet sich durch Einfachheit in der Konstruktion und gegenüber dem bisherigen Bettstellsystem auch durch eine schnellere Gebrauchsfähigkeit aus. Von drei ungeübten Personen sind auf einem Schiffe im Hamburger Hafen kürzlich gegen 400 Bettstellen an einem Nachmittage aufgestellt. — Hierauf zeigte Herr Ingenieur Fritsch das Modell eines Schiffsfensters, das den Vorzug hat, bedeutend schneller und dabei noch sicherer als die alten Fensterverschlüsse zu funktionieren. Eine sinnreiche Hebelvorrichtung ersetzt die Schraube und verbietet damit ein allzu starkes Anpressen, wie es bei den alten Verschlüssen zum Nachteil des Fensters und seiner Abschließbarkeit sehr oft von unbefugter Hand vorgenommen wird. — Indem der Vorsitzende die Meinung der Versammlung aussprach, nannte er sowohl die Schiffsbetteneinrichtung wie das Schiffsfenster eine praktische Erfindung, der Eingang in die deutsche Handelsmarine zu wünschen sei. — Nächste Sitzung am 22. März.

#### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 9. März abgehaltenen Versammlung wurden 13 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen war ein Schreiben eines Deutschen aus Callao-Peru, in dem sich lobend über das Schiff »Mozart« und über die sich an Bord befindlichen Zöglinge ausgesprochen wird. Außerdem wurde erwähnt, daß Herr Rechtsanwalt Kumpel in der Bürgerschaftssitzung vom 1. März eine Interpellation an die bürgerrechtlichen Mitglieder der Deputation für Handel und Schifffahrt gerichtet habe wegen der Postbeförderung im hiesigen Hafen. — Auf der Tagesordnung stand: »Interne Vereinsangelegenheit.«

#### Berichtigung

zum Beitrag *Neue Inseln von Wilhelm Krebs.*  
(Hansa: Bd. 42, Heft 9, S. 102—104.)

Auf S. 102 ist Spalte 1, Zeile 3 von unten zu lesen: nur die Nachträge, die ältesten Angaben, die unter Nr. 1—12 katalogisiert sind. — Zeile 1 von unten Nr. 38 anstatt Nr. 30, ferner Nr. 54—56 anstatt Nr. 45—47.

Auf S. 103 ist Zeile Nr. 1<sup>a</sup> über Nr. 2<sup>a</sup> zu stellen, bei Nr. 6<sup>a</sup> anstatt »Ostzeit von Paläa Kaymeni« zu lesen: Ostseite von Paläa Kaymeni, bei Nr. 44 anstatt »Keatake, Kealakekua, bei Nr. 51<sup>a</sup> anstatt »Brunei, Brunei, bei Nr. 55<sup>a</sup> anstatt »Banguney, Banguney«.

Auf S. 104 bei Nr. 37<sup>a</sup> anstatt »Didira, Didica. — Der ganze Nachtrag ist natürlich in den Katalog einzusetzen.

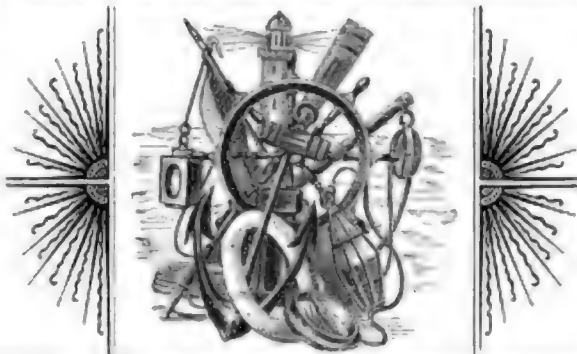
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Einteilung der Lotleinen.

Hierzu schreibt Herr Kapt. Bening, Stettin:

Mit großem Interesse habe ich die Seeamtsverhandlung, betreffend Strandung der Viermastbark „Optima“, Kapitel B., gelesen. Ob alle nautischen Fehler, welche bei der Strandung dieses Schiffes mitsprechen, eine Patententziehung rechtfertigen oder nicht, soll hier nicht weiter diskutiert werden.

Der Zweck meiner Zeilen besteht darin, die Einzelvereine darauf hinzuweisen, daß die Anregung des bei dieser Verhandlung fungierenden Reichskommissars, betreffend einheitliche Einteilung der Lotleinen auf deutschen Schiffen, die größte Beachtung verdient. Ich selbst habe in meiner Praxis als Steuermann die Willkür der Lotleineneinteilung, namentlich bei Hand- und Mittelleinen, verschiedentlich unangenehm empfunden. Nach meinen Erfahrungen aber ließe sich eine einheitliche Einteilung der Lotleinen viel schneller durch einen Nachtrag der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft als nur durch Belehrung auf den Navigationsschulen erzielen.

Es ist meines Erachtens Pflicht des Verbandes, hierüber einen Gedankenaustausch eintreten zu lassen und auf die Ansichten der Einzelvereine klärend zu wirken. Vielleicht ist es dann möglich, auf dem nächsten Verbandstage einen Beschluß zu fassen und diesen mit dem gesammelten Material der See-Berufsgenossenschaft zu unterbreiten.

Wenn ich hier etwas von der Anregung des Reichskommissars, der Belehrung auf den Navigationsschulen wünsche, abweiche, so leitet mich der Gedanke, daß mein Vorschlag schneller und durchgreifender das Gute schafft. Die Navigationsschulen würden außerdem, wenn die See-Berufsgenossenschaft diesbezügliche Vorschriften erlassen sollte, mit ihren Belehrungen bestehen bleiben, weil die Unfallverhütungsvorschriften auf den Schulen durchgenommen werden.

Bei dem in Aussicht genommenen Gedankenaustausch kommen in erster Linie die Kapitäne und Offiziere der Segelschiffe und der kleinen und mittleren Dampfer mit ihren Erfahrungen und Ansichten in Betracht, weil auf den größeren und schnelleren transatlantischen Dampfern die alte brave Lotleine durch Patentlotmaschinen und Apparate schon lange ersetzt ist.

## Zur Postbeförderung im Hamburger Hafen

hat Herr Rechtsanwalt Kämpel am 1. März in der hamburgischen Bürgerschaft Stellung genommen und dabei, nachdem er die Antwort der Deputation für Handel und Schifffahrt auf eine Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg zitiert hatte, das Folgende gesagt:

„Diese Eingabe ganz gewiß sachverständiger Leute zur Rechtfertigung ihrer Bitte, doch für eine bessere Beförderung der Postsachen im Hafen, die an die Besatzungen der Schiffe gerichtet waren, zu sorgen, hat die Deputation dahin beantwortet, daß sie auch Sachverständige gehört habe, die die Beschwerden nicht bestätigt hätten. Alle Interessentengruppen, die in Betracht kommen können, der Verein Hamburger Seeschiffer, der große Verein, den ich vorhin genannt habe, diejenigen Vereine, deren Mitglieder in unserer Hafengegend wohnen, und auch ein Interesse an einer guten Postbeförderung haben, sie alle haben erklärt, daß die Bestellung der Postsachen und Telegramme eine überaus mangelhafte und zeitraubende sei. Beispielsweise war eine Depesche um 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr in Hamburg angekommen, die gerichtet war an den Kapitän eines englischen Dampfers und die ihn aufforderte, um 1 Uhr zu einer notwendigen geschäftlichen Besprechung in der Stadt zu sein. Die Depesche ist glücklich um 4 Uhr im Kuhwärder Hafen, wo das Schiff die ganzen Tage gelegen hatte und wohin auch die Depesche ausdrücklich gerichtet war, angekommen, als der Dampfer schon auf der Fahrt nach England war, und es kann natürlich nicht genügen, wenn die Postverwaltung den Beschwerdeführern schreibt, das wäre furchtbar zu bedauern, sie habe die Schuldigen gesucht und habe sie teilweise gefunden und noch mehr teilweise bestraft. Damit sind die Zustände der mangelhaften Bestellung nicht gebessert, und von der Deputation für Handel und Schifffahrt sollte man doch erwarten dürfen, daß sie allerdings Veranlassung nimmt, im Sinne der Interessenten, die eine Berücksichtigung ihrer Verkehrsbedürfnisse fordern, bei der zuständigen Stelle vorstellig zu werden. Aber wenn man unsere Verhältnisse mit denen in andern Häfen vergleicht, z. B. mit Kiel, wo eine ganze Reihe von schnellfahrenden Dampfschiffen der Postverwaltung zur Verfügung steht, um sofort die Postsachen zu befördern, da sollte man wohl meinen, daß der große Hafenplatz Hamburg auch Anspruch auf entsprechende Berücksichtigung hätte, und man sollte nicht von der Deputation für Handel und Schifffahrt damit verabschiedet werden, daß in Kiel auf den Kriegsschiffen zwar eine sehr große Besatzung wäre und infolgedessen dahin sehr viele Sendungen gemacht werden müßten, daß derartiges aber nicht in Hamburg zuträfe. Wir haben hier auch sehr große Schiffe und man kann bei unserer Deputation für Handel und Schifffahrt doch wohl soviel Verständnis für unsere Verkehrsverhältnisse voraussetzen, daß sie nicht sagen darf, es reicht vollständig aus, daß die Briefe an die Besatzungen der Schiffe nur an die Bureaux der Reedereien und Schiffsmaklerfirmen gerichtet würden, von wo sie dann schon in die Hände der Empfänger gebracht werden würden. Ich bin der Meinung, daß dies ein sehr übler Ausweg ist, den man doch gerade in Interessentenkreisen verlassen möchte, und infolgedessen möchte ich wiederholt die Deputation für Handel und Schifffahrt bitten, daß sie sich die Sache noch einmal überlegt und im Interesse der Schiffsbesatzungen bei der Postbehörde vorstellig wird. (Zustimmung.)“

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinküff 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 12.

Hamburg, den 25. März.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Der Magnetnadel-Kompaß im Vergleich mit dem Magnetring-Kompaß. — Berechnung der Trim-Änderung eines Schiffes. — Oberflächenventilation bei Kohlenladungen. — Schiffbau. — Maritimo Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten

hat ihren achten Jahresbericht und damit ein Material veröffentlicht, das nach verschiedenen Richtungen weitgehende Beachtung verdient. Unter dem Thema: »Minimal-Frachten« erfährt der gegenwärtige Geschäftsstand im Reedereibetriebe eine Beleuchtung, wie wir sie klarer nur selten gesehen haben. Wer diese Ausführungen liest — ihre Wiedergabe muß wegen Platzmangel unterbleiben — wird zugeben müssen, daß unsere hier im Jahresrückblick ausgesprochene Auffassung über die gegenwärtige Geschäftslage ganz gewiß nicht zu pessimistisch war, noch weniger aber ein »Konglomerat von Unkenrufen« darstellt; die geschmackvolle Bemerkung eines sonst angesehenen Blattes. Ein einziger Absatz aus dem Jahresbericht wird zum Beweis des Gegenteils genügen. Nachdem der Stand in den einzelnen Frachtgebieten — Argentinien, Brasilien, Ver. Staaten, Indien, Australien, Mittelmeer, Donau und Schwarzen Meer etc. — untersucht worden ist, heißt es weiter:

»Ohne Zweifel ist das letzte Jahr ein ganz außerordentlich schwieriges für die größte Anzahl der Reeder in der ganzen Welt gewesen. Leider deutet nichts darauf hin, daß das begonnene Jahr wesentliche Besserung bringen wird, denn die Erwartung, daß die Produktion von Schiffsraum zurückgehen und sich den natürlichen Verhältnissen anpassen werde, hat sich nicht erfüllt.«

Diesem Abschnitt voraus, gewissermaßen als seine Einleitung, wird den Poolabkommen in der

freien Schifffahrt, unter Hinweis auf die Erfolge der regelmäßigen Linien, das Wort geredet und damit eine Idee propagiert, für die ja schon greifbare, praktische Erfolge vorliegen. Hierauf beschäftigt sich der Bericht mit einer Anzahl Fragen, die wir, weil sie uns ferner liegen, übergehen, um dann die erneut laut gewordenen Klagen über Mangel an genügenden Kaiplätzen im Hamburger Hafen zu registrieren. Die Notwendigkeit zur Bereitstellung geeigneter Ladeplätze in der Nähe der Stadt, an der Nordseite der Elbe, wird besonders für Stückgüter von Linienreedereien hervorgehoben, um Unkosten zu sparen, die »auf den Verkehr nicht stehen können und die Prosperität, ja bisweilen die Existenz mancher Verbindung in Frage stellen«. Von der Deputation für Handel und Schifffahrt erwartet die Vereinigung eine Beseitigung dieser Notlage. Dann kommt die *pièce de résistance*, die Kailadungsgebührenfrage. Das bekannte hier schon mehrfach erörterte Thema, über das, wie der Bericht sagt, gegenwärtig die zwischen Senat und Bürgerschaft gepflogenen Verhandlungen an dem toten Punkt angelangt sind. Der Grund, weshalb diese Angelegenheit trotzdem eingehend besprochen wird, scheint in dem Wunsch nach Äußerung zu dem berechtigten Ausspruch zu liegen, daß »von einer höheren Belastung der Schiffe im Hamburger Hafen ernstlich gar nicht die Rede sein kann, wenn nicht damit eine direkte Begünstigung der hauptsächlichsten Konkurrenzhäfen herbeigeführt werden soll.« Da nun zu den ernstesten und aussichtsvollsten Wettbewerbern Hamburgs Rotterdam und Antwerpen



zählen, bringt der Bericht eine vergleichende Aufstellung über die Kosten in diesen drei Häfen zur zahlenmäßigen Darstellung. Zugrunde liegt ein mit voller Ladung ein- und auskommender Dampfer von 7462 kbm-Br., 4780 kbm-Netto bei 61 dem = 21 Fuß Tiefgang. Diese Hafenkosten-Vergleichung zeigt folgendes Bild:

	Sommer	Winter
in Hamburg ...	ℳ 2 214.42	ℳ 2 292.42
• Rotterdam ..	• 1 642.50	• 1 761.47
• Antwerpen .	• 2 322.76	• 2 452.61

An Einzelposten, sie sind in der Aufstellung genau angegeben, figurieren als Abgabe an die Stadt für Benutzung ihrer Hafeneinrichtungen:

für Hamburg als	{ Tonnengeld 12 $\frac{1}{2}$ pro kbm-N. }	ℳ 1410.10
	{ Raumbgebühr 17,5 $\frac{1}{2}$ „ }	
• Rotterdam •	Tonnengeld 3 $\frac{3}{4}$ c pro kbm-Br. •	472.91
• Antwerpen •	Dockgebühr .....	831.87

Wenn Antwerpen nach Maßgabe der Gesamtkosten schließlich trotz seiner relativ geringen Dockgebühr noch teurer als Hamburg ist, so liegt das an den hohen Lotsengebühren in Antwerpen. Sie betrugen im Sommer ℳ 852.95 und im Winter sogar ℳ 982.80. Diesen gegenüber stehen nur ℳ 337.22 im Sommer und ℳ 410.22 im Winter für Hamburg. Da auch die Rotterdamer Lotsengebühren mit ℳ 605.68 im Sommer und ℳ 734.66 im Winter ganz erheblich höher als die hamburgischen sind, wird man es den Elbelotsen nicht verdenken, wenn sie jeder weiteren Benachteiligung ihrer Interessen entschiedenen Widerstand gegenüberstellen. — Eine Frage, die sich uns beim Lesen dieser Hafenkosten-Vergleichung sofort aufdrängte, können wir nicht los werden: war es trotz der begründeten Beschwerden über Hamburgs hohe Hafengebühren richtig, dieses Vergleichsmaterial der Öffentlichkeit zu übergeben? Wird den englischen Reedern, die unausgesetzt bestrebt sind, Hamburg wegen seiner hohen Hafenkosten in Mißkredit zu bringen, wird ihnen dieses Material der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Agenten nicht Wasser auf ihre Mühle sein? Wir befürchten es.

#### Manöver zur Rettung über Bord Gefallener.

Hierzu schreibt uns unter dem 18. d. Mts. Herr Kapt. Bramslöw, Hamburg:

»Gestatten Sie mir, bitte, zu dem von Ihnen in der »Hansa« gebrachten Bericht über die Sitzung des Nautischen Vereins zu Hamburg vom 13. ds. betr. Schiffsmanöver zur Rettung über Bord Gefallener, folgendes ergänzend hinzuzufügen:

Der wichtigste Grund für das von mir empfohlene Manöver, ein bei oder nahe dem Wind segelndes Schiff, wenn Wind und See es gestatten, in den Wind schießen zu lassen und Hinterraaen back zu brassen (Viorkant wird kaum genügen), ist der, daß der Kapitän auf diese Weise mehr Leute zur Verfügung hat, um das Boot schnell klar zum

fieren in die Davits bezw. zu Wasser bringen, als wenn gewendet oder gehalst wird.

Wenn das Schiff gut in den Wind gebracht wird, genügen wenig Leute, um die Hinterraaen herum zu holen, auch zur Bedienung der Vor- und Hintersegel (Schrägsegel). Das Boot kommt also schneller und da das Schiff weniger Fahrt macht, auch sicherer zu Wasser, und das Schiff bleibt mehr in der Nähe des Bootes, was besonders bei Nacht und unsichtigem Wetter von großem Wert ist.

Da diese Ausführungen nur für Segelschiffsführer praktische Bedeutung haben, bedarf es kaum des Hinweises, daß natürlich Obersegel gefiert werden müssen, falls die Windstärke die Stengen oder die See das Ruder gefährden kann.

Ich habe als Kapitän bei frischem Passat im Pazifik obiges Manöver nach dem Überbordfallen eines Mannes gemacht und habe die feste Überzeugung, daß, da derselbe bereits untergesunken war, als man ihn vom Boot aus erfaßte, wenn ich gewendet oder gehalst hätte, der Mann nicht gerettet worden wäre und hoffe gerne, daß bei Berücksichtigung meines Vorschlages manches Menschenleben gerettet wird.

#### Zur Erklärung des Begriffs eines »unabwendbaren Unfalles« (inevitable accident)

hat das englische Appellationsgericht in der Kollisionssache »Prinz Waldemar« — »Woodford« einen beachtenswerten Beitrag geliefert. Der deutsche Dampfer, der in Santos vermauert am Schuppen lag und von dem in Fahrt befindlichen englischen »Woodford« während einer Böe gerammt und schwer beschädigt wurde, sollte nach dem Urteil des Admiraltätsgerichts seinen eigenen Schaden decken, weil die Kollision ein »inevitable accident« gewesen, also nicht durch Verschulden des englischen Schiffes entstanden sei. Die von der Hamburg-Amerika Linie, dem Eigentümer des »Prinz Waldemar«, eingelegte Berufung beim Supreme Court of Judicature hatte Erfolg. In seiner Urteilsbegründung stellte der Master of the Rolls zunächst und zwar gestützt auf einen Bericht des Hafenmeisters von Santos fest, daß sich der Unfall nicht, wie die Beklagten vor dem Admiraltätsgericht behauptet hatten, in einem orkanartigen Sturm, sondern in einer heftigen Böe, wie sie dort häufiger auftreten, ereignet habe. Auf der anderen Seite sei das Herannahen schlechten Wetters durch atmosphärische Erscheinungen vorher angemeldet gewesen und auch vom deutschen Dampfer wahrgenommen worden, habe er doch seine Landfesten verstärkt und auch sonst entsprechende Sicherheitsmaßnahmen getroffen. Wäre auf »Woodford« dem dräuenden Unwetter die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt worden, dann hätte entweder der Reiseantritt — der Dampfer ging aus — verschoben

werden müssen, oder das Schiff wäre durch entsprechende Maschinenmanöver mehr in die Gewalt der Schiffsführung gebracht worden, als es tatsächlich der Fall gewesen ist. Aus dem Maschinenjournal geht hervor, daß »Woodford«, nachdem einige Minuten vorher zwischen Langsam Vorwärts und -Rückwärts abgewechselt worden war, erst eine Minute vor der Kollision die Maschine auf halbe Kraft vorwärts gestellt hatte. Der Dampfer verfügte demnach nicht über eine genügende Steuerefähigkeit; jedenfalls war sie zu gering, um das Schiff bei Zwischenfällen in der Gewalt zu behalten. Die Kollision hätte auch — das Resumé — durch plötzliches durch den Strom verursachtes Ausschleeren entstehen können.

### Geprüfte Schiffsköche,

#### Mittel zur Verhütung von Desertionen und englisch sprechende Seeleute auf britischen Schiffen.

Das Unterhaus arbeitet gegenwärtig stark in Schiffahrtsgesetzen. Einen Tag nach dem in voriger Nummer besprochenen Unfallentschädigungs-Entwurf, ein Zusatz zur Merchant Shipping Act, der sich mit den oben aufgezählten drei Gegenständen beschäftigt und sehr wahrscheinlich zum Gesetz erhoben werden wird. Nach dem 31. Dezember 1907 soll jedes britische Schiff, das 1000 Brutto R.-T. und darüber ist, sofern es einen Hafen des Ver. Königreichs verläßt, einen *staatlich geprüften Koch* an Bord haben. Oder es sei, daß Jemand vor dem 31. Dezember 1907 zwei volle Jahre als Schiffskoch gefahren hat, worüber ein Nachweis zu erbringen ist. Im übrigen soll für die Qualifikation eines Schiffskochs nicht das in Aussicht genommene Zeugnis über die staatliche Befähigung zur Ausübung des Gewerbes genügen, sondern außerdem noch der Nachweis einer sechsmonatigen Fahrzeit zur See in irgend einer beliebigen Stellung. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen, d. h. die Mitnahme eines nicht geprüften Kochs, sind für die Reederei mit einer Strafe bis zu £ 500 verbunden. — Damit sehen die englischen Seeleute der Verwirklichung eines Wunsches entgegen, den außer ihnen auch wiederholt ihre deutschen Kollegen für unsere Handelsmarine befürwortet haben. Zuletzt auf dem 1902er Verbandstag des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine, der »eine Ausbildung von Schiffsköchen sowohl im Interesse der Seeleute wie der Reedereien ebenso wünschenswert wie notwendig hält und hofft, die beteiligten Kreise werden Mittel und Wege finden, diesen Wunsch zu erfüllen.« Unter »beteiligten Kreisen« konnte nur entweder der Bundesrat oder die See-Berufsgenossenschaft verstanden werden. Diesen Eindruck hatte wohl auch der Vertreter der Genossenschaft, als er die offizielle Erklärung abgab, »daß, sobald die Invaliden-, Witwen- und Waisenvorsicherungskasse ins Leben

gerufen sein wird, eine der allerersten Maßnahmen der See-Berufsgenossenschaft die nähere Stellungnahme zu der Frage der Ausbildung der Schiffsköche bilden werde.« Nun soll, wie wir gehört haben, in diesem Jahre auf dem beschwerlichen Wege zur Verwirklichung der Kasse ein bedeutender Schritt unternommen werden. Trifft das zu, dann würden wir auch bei uns der Schiffskochfrage näher treten können. —

Nicht minder bedeutungsvoll als das für britische Schiffe in Aussicht stehende Verbot gegen die Mitnahme ungeprüfter Schiffsköche ist die beantragte Vorschrift, daß angemusterten Seelenten, wenn sie ihren Dienst aus Nachlässigkeit oder böser Absicht nicht antreten, außer der gesetzlichen Strafe für das *Desertionsvergehen* das Seefahrtsbuch auf eine bestimmte Dauer von der zuständigen Behörde entzogen werden soll. Also eine Art »Gewerbebefugnisentziehung auf Zeit« als Strafe. Ohne Frage ein wirksames Mittel, als die 5 und 10 £, mit denen sie heute, wie bei uns, auch in England bestraft werden. Diese Bestimmung soll, falls sie die Mehrheit des Parlaments erhält, schon in diesem Jahre in Kraft treten. Man muß es den Engländern lassen, praktisch sind sie und Mut haben sie, eine solche (nach deutschem Begriff) rigorose Maßregel vorzuschlagen. Welch ein Geschrei würde bei uns von den Sozialisten bis beinahe zur Mitte der Nationalliberalen hin angeschlagen werden, wenn unsere Regierung einen Vorschlag machte, wie es oben dieser vom Präsidenten des Handelsamtes eingereichte Entwurf ist!

Der dritte Gesetzesentwurf richtet sich hauptsächlich gegen ausländische Seeleute, deren Wachstum auf britischen Schiffen wieder einmal Beunruhigung hervorrufen soll. Auch nationale Gesichtspunkte, insbesondere die Befürchtung, daß nach dem Eintritt eines Krieges der englischen Handelsflotte durch die eigene Besatzung Schaden zugefügt werden könnte, werden als Begründung herangezogen. Nach dem 31. Dezember 1907 soll solchen Seeleuten, abgesehen von Laskaren oder anderen Eingeborenen von Asien und Afrika, die Anmusterung auf einem britischen Schiffe in einem Hafen des Ver. Königreichs abgeschlagen werden, die nach der Auffassung des anmusternden Beamten »do not possess« — um mit den Worten des Gesetzes zu sprechen — »a sufficient knowledge of the English language to understand the necessary orders that may be given to him in the course of the performance of his duties«. — Diese Vorschrift kann, weil sie sehr dehnbar ist und dem subjektiven Ermessen allzuviel Raum gewährt, zu Unzuträglichkeiten führen. Daß durch sie der Prozentsatz deutscher Seeleute auf britischen Schiffen abnehmen könnte, ist bei der sprachlichen Begabung unserer Volksgenossen nicht anzunehmen. Aber auf die

Beteiligung romanischer Seeleute kann sie Einfluß haben.

### Soziale und wirtschaftliche Stellung der preußischen Navigationslehrer.

Hierzu wird uns geschrieben:

»Nachdem in der 162. Sitzung des preußischen Landtages vom 15. März d. J. den 7 preußischen Ministern eine Gehaltszulage von 14 000 Mark als Repräsentationsgelder und ihnen das ganze Gehalt in Pensionsberechtigung gegeben ist, was eine Gehaltsverbesserung von ca. 50 pZt. bedeutet, ist das System des »Abgeschlossenseins der Gehaltsaufbesserung« der preußischen Beamten von und an erster Stelle durchbrochen, und die preußischen Navigationslehrer, deren Bedürftigkeit der Gehaltsaufbesserung schon in der 137. Sitzung des Landtages dargetan ist, dürfen hoffen, auch vom Etatsjahr 1905, also vom 1. April d. J., berücksichtigt zu werden. 1903 schon hat der Herr Minister für

Handel p. p. »bedauert, nicht schon der Finanzlage wegen« der Aufbesserung näher treten zu können. Nun da für 7 Beamte 98 000 Mark p. a. und eine wesentliche Belastung des Pensionsfonds sich ohne weiteres bewilligen lassen, kann die Finanzlage dem Wohlwollen des Herrn Ministers nicht mehr im Wege stehen, und der preußische Landtag hat seine Bewilligungslust nach dieser Richtung hin schon in der 137. Sitzung kundgegeben. Was die preußischen Navigationslehrer anstreben, ist ja auch nur das, was die außerpreußischen Navigationslehrer schon lange haben, nämlich Gleichstellung mit den Oberlehrern der Baugewerkschulen in Gehalt und Rang, sowie für die nautischen Vorschullehrer (Titular-Navigationslehrer) das mit den Lehrern dieser Schulen. Da die Navigationsschulen und die Baugewerkschulen an Höhe des Unterrichtes gleichstehen und somit auch in idealem Rang, können diese bescheidenen Wünsche der Navigationslehrer, schon gehegt seit 1889, nicht unbillig genannt werden.« —

### Der Magnetnadel-Kompaß im Vergleich mit dem Magnetring-Kompaß.

lautet die Überschrift einer Drucksache, die uns von Herrn Kapt. Wilke, Stettin, mit dem Ersuchen um Veröffentlichung zugestellt ist. Herr Wilke glaubt dem von ihm konstruierten Magnetringkompaß die Eigenschaft einer kompensierten Magnetnadel zuschreiben zu dürfen, ist doch *nach der Patentschrift* der Gegenstand seiner Erfindung ein Kompaß, »der nach Versuchen des Erfinders bei zweckmäßiger Aufstellung frei von den Fehlern der Deviation ist und, dessen Richtkraft durch die besondere Anordnung der Magnete verstärkt, keiner Änderung unterworfen ist. Zu diesem Zwecke ist an Stelle der bei Kompassen gebräuchlichen Stabmagneten bzw. der Nadeln eine Reihe von Ringen, welche aus magnetisiertem Stahl und weichem Eisen bestehen, an der Rose befestigt.«

Wir würden den Prospekt, wie er uns zugegangen, trotz der eben zitierten etwas gewagt klingenden Behauptung, ohne Kommentar abgedruckt haben, hätten uns nicht andere Stellen Bedenken eingeflößt. Insbesondere sind es zwei Äußerungen. Nämlich:

»Wie jeder Stabmagnet, so ist auch die Magnetnadel von einem magnetischen Kraftfeld umgeben und wird in dem Bestreben, die von den Kraftlinien ihrer Pole erreichten Eisenteile an sich zu ziehen, aus der Nordsüdrichtung so weit abgelenkt, wie die Richtkraft nachgibt. Dieser Vorgang wiederholt sich beim Wenden des Schiffes jedesmal, wenn Eisenkörper das magnetische Kraftfeld passieren. Nach dem Grundsatz: »Feuchte Luft ist Leiter, trockene Luft Isolator« ist die *Ausdehnung des Kraftfeldes*

*vom Feuchtigkeitsgrade der Atmosphäre abhängig.* Deshalb sind die Ablenkungswinkel der Magnetnadel Änderungen unterworfen, zu deren Berechnung noch keine Formel gefunden ist.«

Und an anderer Stelle:

»Solche Übelstände (die Unmöglichkeit, ohne Gostirne die Deviation auf See zu bestimmen) kommen auf freier See nur wegen Zeitverlust in Betracht, die Gefahr entsteht erst beim Anlaufen der Küsten, indem der Kompaß bzw. die *Magnetnadel im Nebel, Schnee und Unwetter anders zeigt, wie im guten Wetter und trockener Luft*, worin die Deviation in der Regel bestimmt wird. *Den Beweis liefert jedes bei unsichtigem Wetter und feuchter Luft gestrandete Schiff.*«

Da wir uns der Auffassung, daß die Deviation mit dem Feuchtigkeitsgrade der Luft ab- oder zunehmen soll, nicht anschließen vermochten, haben wir uns an Herrn G. Hechelmann mit der Bitte um sein sachkundiges Urteil gewandt. Herr Hechelmann, nachdem er die Druckschrift gelesen hatte, schreibt uns nun hierzu:

»Aus dem Prospekt ist ersichtlich, daß Herr Wilke den im Jahr 1887 dem deutschen Nautischen Verein vorgeführten Kompaß zur Aufhebung der Deviation an Bord eiserner Schiffe im Prinzip beibehalten und nur in der Konstruktion etwas modifiziert hat. Herr Wilke will durch seine Kompaßrose die Wirkung des Schiffsmagnetismus ausschalten.

Dazu muß bemerkt werden, daß der Magnetismus im Schiffseisen durch die Induktion des Erdmagnetismus hervorgerufen ist. Wird dieser



Schiffsmagnetismus durch irgend ein Mittel ausgeschaltet, so wird auch der Erdmagnetismus ausgeschaltet.

Die Richtung, welche die Kompaßrose an Bord eiserner Schiffe einnimmt, ist abhängig oder wird bestimmt durch die jeweilige Lage der Resultierenden Kraft, welche besteht aus dem Erdmagnetismus, dem Schiffsmagnetismus und wenn kompensiert, von dem zur Kompensierung verwendeten Magneten und weichen Eisenteilen. Das Kompensieren durch Magnete etc. ist kein Ausschalten des Schiffsmagnetismus, sondern die Anbringung einer Kraft, welche entgegengesetzt wirkt wie der Schiffsmagnetismus.

Temperatur, Stöße bei schwerem Wetter und wie Herr Wilke angibt, Feuchtigkeit der Luft (?) wirken auf die Induktionsfähigkeit des Schiffseisens und nicht direkt auf den Kompaß.

Ein Versuch mit weichen Eisenstangen, welche vertikal und mit den Enden querab vom Kompaß gehalten werden, wird Herrn Wilke überzeugen, daß diese neue Rose ebenso abgelenkt wird, wie jede andere.

Im übrigen kann Herrn Wilke nur geraten werden, den Kompaß der Deutschen Seewarte zur Begutachtung zu übergeben, um so mehr, als an Bord, laut Vorschrift der See-Berufsgenossenschaft, nur von der Seewarte geprüfte Kompassse gebraucht werden dürfen.\*

Wir glauben, daß mit dieser Äußerung die Angelegenheit vorläufig erledigt ist. Herrn Kapt. Wilke empfehlen wir, dem Vorschlage des Herrn Hechelmann Folge zu geben und der Seewarte ein Exemplar seines Magnetring-Kompasses zur Prüfung zuzustellen.

## Berechnung der Trimm-Änderung eines Schiffes.

Eine der alltäglichen Arbeiten des Schiffers und Steuer-manns im Hafen ist die Beladung des Schiffes, wobei er nicht wenig durch den Berufstauer unterstützt wird. Bei der Verteilung der Hauptgewichte der Ladung in vertikaler und horizontaler Richtung, zur Erzielung der gehörigen Stabilität und des gewünschten Trimm (Lastigkeit) richtet man sich nach den eigenen Erfahrungen und seinem praktischen Verständnis. Man folgt allgemeinen Regeln, welche im Laufe der Zeit aufgestellt worden sind und kommt damit in der Regel gut aus.

In neuerer Zeit wird auf den Navigationsschulen den jungen Steuerleuten auch die Theorie des Schiffbaues, soweit es die beschränkte Zeit des Unterrichtes erlaubt, vortragen und vor allem ist es wohl das wichtige Kapitel der Stabilitätslehre, welches den Gegenstand des Unterrichtes bildet.

Es dürfte somit das Wort »Metazentrum« für die jüngeren Herren nicht mehr abschreckend wirken und für die älteren Herren will ich vorausschicken, daß ich keine gelehrte Abhandlung folgen lasse, sondern nur meine praktischen Erfahrungen, mit Zuhilfenahme der Theorie in passende Form gebracht, der Allgemeinheit zugänglich machen möchte.

Ich habe seit langen Jahren bei der Beladung mancher Schiffe und Benutzung der Ballasträume derselben zum Trimmen auf See und im Hafen, von meinen Berechnungen großen Nutzen gehabt und will deshalb versuchen dieses auch allen Kollegen zu ermöglichen.

Wenn ich nun mit einem »Metazentrum« arbeiten muß, so möchte ich vorausschicken, daß dieses nicht das Querschiffsmetazentrum ist, welches bei der Stabilität eine große Rolle spielt und sich ungefähr in der Höhe der Wasserlinie befindet;

vielmehr handelt es sich bei der Trimberechnung um das Längen-Metrazentrum, welches meistens oberhalb des Flaggenknopfes liegt; vielleicht hat an letzteres s. Zt. der alte Admiral gedacht, der unserem Kaiser auf dessen Frage zur Antwort gab, das Metazentrum läge im Flaggenknopf.

Es soll unter »Trimm« der Unterschied des Tiefganges vorne und hinten verstanden werden und ist derselbe positiv (+) oder negativ oder Null (0), je nachdem der vordere oder der hintere Tiefgang größer oder beide gleich sind; oder wie man gewöhnlich sagt, je nachdem das Schiff vorderlastig, achterlastig oder gleichlastig ist. — »Trimmänderung« ist der Betrag, um den der Trimm sich ändert und (+) wenn das Schiff vorderlastiger, (—) wenn es achterlastiger wird.

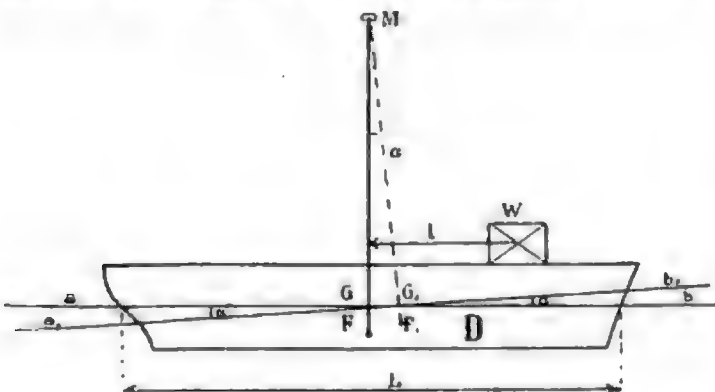
Als ich mich vor langen Jahren zum ersten Mal mit dieser Sache beschäftigte, war ich durch die Not gezwungen, auf empirischem Wege festzustellen, wie sich der Trimm des Schiffes bei Zuladung in den verschiedenen Lücken änderte und gelang es mir, dies unter besonders günstigen Umständen festzustellen und mir einen Trimmplan für das betreffende Schiff zu zeichnen. Durch einen lieben Verwandten erhielt ich dann die von den Schiffbauern benutzte Formel und war nun in der glücklichen Lage, für jedes Schiff einen solchen Plan genau aufstellen zu können. Nun wußte ich auf jedem neuen Schiff sofort über die Trimmänderung genau Bescheid und konnte meine Ladung mit leichter Mühe stets so verteilen, daß das Schiff auf jeden gewünschten Trimm kam, ohne weitere Versuche machen zu müssen.

Ich will nun zunächst die zur Berechnung dienende einfache Formel und das zum Verständnis Nötige anführen:

In nebenstehender Figur sei ein Schiffskörper dargestellt, der bis zur Wasserlinie  $ab$  eingetaucht ist.  $G$  sei der Systemschwerpunkt und  $F$  der Deplazementsschwerpunkt. In  $M$  liege das Metacentrum für Längsschiffsbewegungen,  $D$  sei das Deplazement und  $L$  die Schiffslänge in der Wasserlinie.

Bringt man jetzt ein Gewicht  $W$  um den Weg  $l$  aus der Mitte nach vorne oder setzt man ein solches Gewicht  $W$  in der Entfernung  $l$  vor der Mitte auf dem Schiff nieder so wird das Schiff vorne tiefer tauchen und hinten aus dem Wasser kommen.

Die neue Wasserlinie ist jetzt  $a_1 b_1$ ; Systemschwerpunkt und Deplazementsschwerpunkt werden nach  $G_1$  resp.



$F$ , verschoben. Die Auftriebsrichtungen  $F, M$  und  $F', M'$  bilden bei  $M$  den Winkel  $\alpha$ , der gleich dem Winkel ist, unter dem sich die Wasserlinien schneiden. Dieser Winkel  $\alpha$  ist das Winkelmaß der Trimmänderung und wird ausgedrückt durch

$$GG' = GM \cdot \tan \alpha;$$

nach hydrostatischen Gesetzen ist

$$GG' = \frac{l \cdot W}{D}$$

Daraus entwickelt man unter Einführung von  $\frac{L}{GM}$ , um die Winkelgröße in Linienmaß zu erhalten:

Trimm-Änderung  $= \frac{l \cdot W}{D} \cdot \frac{L}{GM}$  in Metern oder Fuß, je nachdem  $GM$ ,  $l$  und  $L$  in Metern oder Fuß gerechnet wird.

In dieser Formel ist  $l$  als Entfernung vom Drehpunkt (der später zu erörtern ist),  $W$  als zugebrachtes oder verschobenes Gewicht (Ladung, Ballast etc.) und  $L$  bekannt;  $D$  ist aus der auf jedem Schiffe befindlichen Deplazementsskala zu entnehmen; während  $GM$ , die Höhe des Längen-Metazentrums, vom Schiffbauer mitgegeben werden sollte. Ist letzteres nicht geschehen, so kann man nach meiner Erfahrung\*) bei kleinen Schiffen  $GM$  gleich der Schiffslänge setzen; bei großen Schiffen muß man jedoch für die Zwecke dieser Rechnung  $\frac{L}{GM} = 0,7$  setzen und erhält dann eine für den praktischen Gebrauch genügende Genauigkeit.

Ein wichtiger Punkt bei dieser Berechnung ist der Drehpunkt, um den die Trimmbewegungen erfolgen und der in der Nähe der Schiffsmitte oder im Mittelpunkt selbst liegen kann, je nach der Verschiedenheit oder Gleichheit der Formen unter Wasser im Vorder- und Hinterschiff.

Der Schiffbauer kann sich für jede Schwimmebene des Schiffes diesen Punkt berechnen und dem Schiffe genügende Angaben darüber mit auf den Lebensweg geben. Ist dieses nicht geschehen, so muß man versuchen aus den Formen des Schiffes Schlüsse zu ziehen und ungefähr festzustellen, wo der Punkt bei leerem Schiff, sowie bei leichter und bei schwerer Beladung liegt.

Bei den älteren Schraubendampfern, wo der Verlauf der Linien im Hinterschiff in der Regel schärfer war, mußte der Schwerpunkt weiter nach vorne liegen; die Schiffe waren vorne völliger gebaut, wie man sagt und infolgedessen sackte das Schiff hinten beim Beladen schneller weg als vorne; der Drehpunkt lag also hier vor der Mitte. Ist dagegen der Verlauf der Linien unter Wasser vorne und hinten gleich, so ist der Drehpunkt gleich weit von den Enden entfernt und genau in der Mitte zwischen den beiden Perpendikeln.

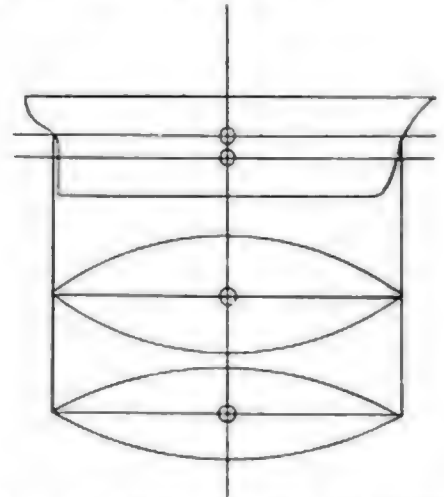
Man kann durch Versuche bei einem Schiffe den Drehpunkt finden, wenn man in ganz glattem Wasser an der Kajo liegend das Schiff nach vorne und nach hinten trimmt und die Wasserlinien in der Mitte ungefähr durch Striche auf der Außenhaut vermerkt. Der Schnittpunkt dieser Striche gibt auf die Schiffsmitte übertragen den Drehpunkt für den betreffenden Tiefgang.

Von diesem Drehpunkte aus sind die Entfernungen  $l$  der Formel zu rechnen.

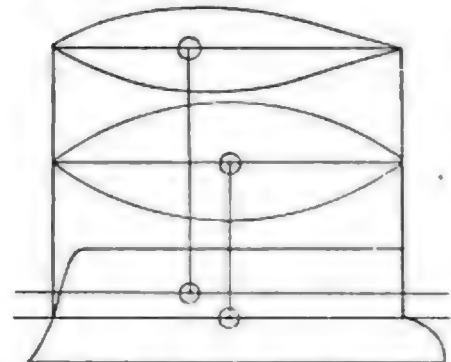
Einige rohen Skizzen mögen zur Veranschaulichung des Drehpunktes dienen:

1. Fall: Der Verlauf der Linien im Vor- und Hinterschiff sei solchergestalt gleich, daß der Schwerpunkt in beiden Wasserlinien genau in der Mitte liegt. Die vorderen und hinteren Hebelarme sind gleich und Gewichte in gleichen Ent-

fernungen nach vorne und hinten von der Schiffsmitte werden gleich große Trimmänderungen erzeugen.



2. Fall: Der Verlauf der Linien sei derartig, daß in der oberen Wasserlinie der Schwerpunkt gleich weit von den Enden entfernt liegt, während in der unteren Wasserlinie das Schiff hinten schlanker verläuft und der Schwerpunkt somit weiter nach vorne zu liegen kommt.



In der oberen Wasserlinie sind die Hebelarme vorne und hinten gleich, während in der unteren Wasserlinie bei gleichen Entfernungen aus der Schiffsmitte der hintere Hebelarm länger ist als der vordere und somit gleiches Gewicht hinten eine größere Trimmänderung bewirkt, als vorne. Das Schiff wird also in diesem Falle, wie man zu sagen pflegt, hinten schneller wegsacken als vorne.

Ich möchte nun empfehlen, falls dies nicht vom Schiffbauer geschehen ist, was ich bis jetzt allerdings immer vergebens gewünscht habe, daß man sich für sein Schiff mit Hilfe des Gesagten einen Trimm-Änderungsplan in folgender Weise verfertigt:

Man zeichnet sich einen Längsschnitt des Schiffes auf, in welchem die Querschotten, Ballasttanks, Luken, Kohlenbunker, Laderäume, Maschinen- und Kesselräume und die Deckslinien angedeutet sind. Darunter zeichnet man sich die Verlängerung der Schottlinien und in horizontaler Richtung drei oder mehr Wasserlinien, für welche man die Trimmänderung berechnen will. Ferner gibt man für jedes Schott die Spantenummer an und den Abstand in Metern oder Fuß von dem mit 0 bezeichneten Hinterstevens.

Für jede Wasserlinie gibt man den Tiefgang und das Deplazement in Salzwasser an, wie im Lastenmaßstab angegeben. Hat man, wie auf vielen Schiffen, nur für jeden Tiefgang das Gewicht der Ladung und Kohlen, das sog. dead weight, angegeben, so muß das Eigengewicht des ausgerüsteten Schiffes hinzugezählt werden.

Dann muß noch für jede Wasserlinie der Drehpunkt eingetragen werden, der durch den Schiffbauer oder wie angegeben zu bestimmen ist.

\*) Siehe auch Bortfeldt Taschenbuch, Seite 25.

Nun erfolgt die Berechnung der Trimmänderung für jeden Schnittpunkt einer Schottlinie (senkrecht) mit einer Wasserlinie (horizontal) für eine Gewichtsverschiebung oder Zuladung von 100 T. Gewicht.

Der Betrag wird in Zentimeter oder Zoll bei jedem Schnittpunkt eingetragen mit dem Vorzeichen plus (+) vor dem Drehpunkt und minus (—) hinter demselben. Es ist wohl nicht nötig zu bemerken, daß die Tiefertauchung des Schiffes durch

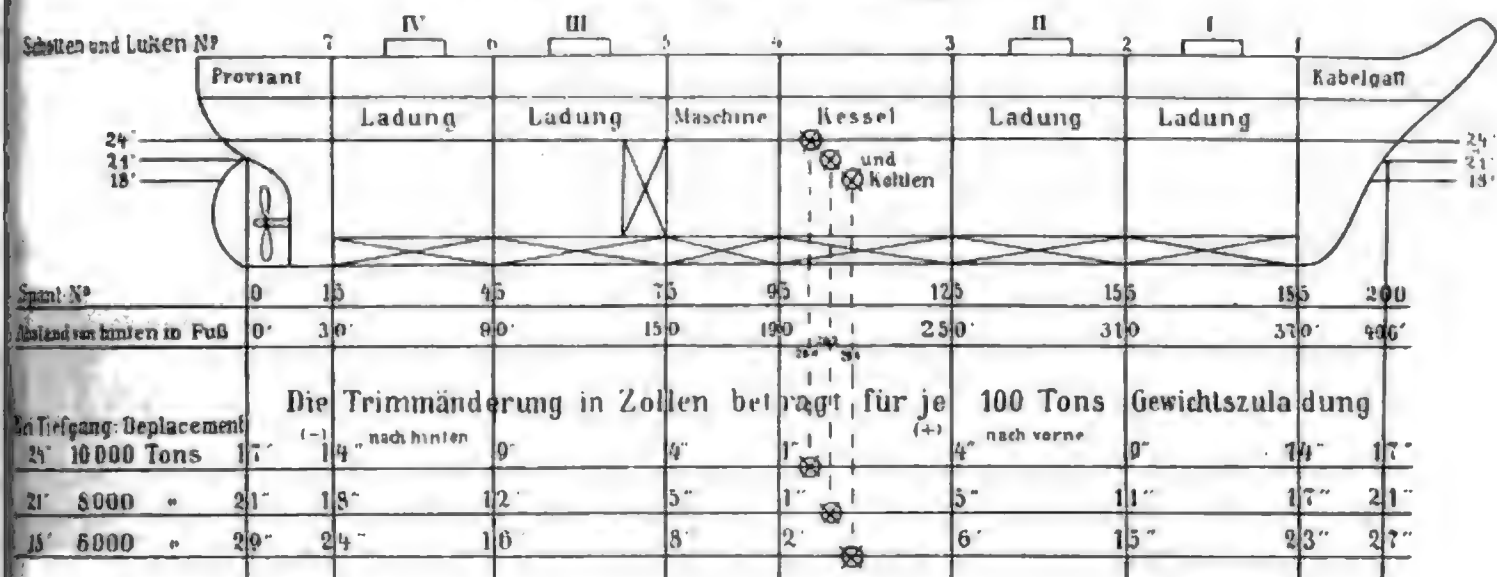
die Zuladung der 100 Tons bei dieser Rechnung nicht zu berücksichtigen ist.

Im folgenden sei ein solcher Plan aufgezeichnet, wie er für den praktischen Gebrauch zweckmäßig ist.

Ich habe deshalb das Fußmaß gewählt, weil dieses doch bis jetzt auf See am meisten gebraucht wird und die meisten Leser dasselbe besser verstehen werden, als das erst in neuerer Zeit mehr gebrauchte Metermaß.

### Trimplan des Dampfers »X.«

Länge = 400 Fuß.  $GM = 571$  Fuß.  $\frac{L}{GM} = 0,7$ .



Der Drehpunkt liegt laut Berechnung des Erbauers:

für die Wasserlinie von 24' in der Mitte

» » » » 21' um 2' vor der Mitte

» » » » 18' um 4' » » » »

Die Berechnung der eingetragenen Trimmänderungen ist erfolgt nach der angegebenen Formel:

$$\text{Trimänderung} = \frac{L \cdot W}{D \cdot GM}$$

und zwar in folgender Weise:

Für den Hintersteven ist  $l = 200'$  Trimmänderung  $= 200 \cdot 0,084 = -16,8''$

» Schott Nr. 7	» $l = 170'$	» $= 170 \cdot 0,084 = -14,3''$
» » » 6	» $l = 110'$	» $= 110 \cdot 0,084 = -9,2''$
» » » 5	» $l = 50'$	» $= 50 \cdot 0,084 = -4,2''$
» » » 4	» $l = 10'$	» $= 10 \cdot 0,084 = -0,8''$
» » » 3	» $l = 50'$	» $= 50 \cdot 0,084 = +4,2''$
» » » 2	» $l = 110'$	» $= 110 \cdot 0,084 = +9,2''$
» » » 1	» $l = 170'$	» $= 170 \cdot 0,084 = +14,3''$
» Vorsteven	» $l = 200'$	» $= 200 \cdot 0,084 = +16,8''$

Für die Wasserlinie 21 Fuß ist die Constante  $= \frac{100}{8000} \cdot 0,7 \cdot 12 = 0,105$

Für die Wasserlinie 18 Fuß » » »  $= \frac{100}{6000} \cdot 0,7 \cdot 12 = 0,14$

Hiermit berechnet man sich ebenfalls die Trimmänderungen und trägt die erhaltenen Werte in die Zeichnung ein, wie oben geschehen.

Der so erhaltene Plan wird dem Kapitän oder Ladungs-offizier ein wertvolles Hilfsmittel sein beim Trimmen des Schiffes, bei der Berechnung des Tiefganges im Verlaufe der Reise und in anderen Fällen.

Es sei mir gestattet an der Hand einiger Beispiele das Arbeiten mit dem Trimplan zu erläutern. Hierbei ist die mittlere Displacementsänderung des Schiffes für jeden Zoll Tiefgang  $= 50\frac{1}{2}$  Ton angenommen.

1. Beispiel: Der Ballasttank unter Luke II enthält 150 t Wasser. Wieviel verändern diese den Trimm des Schiffes beim Füllen und beim Lenzen bei leicht beladenem Schiff?

Für dieselbe Wasserlinie sind  $\frac{W}{D} \cdot \frac{L}{GM}$  unveränderlich und hat man diesen Wert für jede Senkrechte nur mit  $l$ , d. h. der Entfernung vom Drehpunkt zu multiplizieren; um den Wert in Zoll zu erhalten, multipliziert man zugleich mit 12.

Für die erste Wasserlinie 24 Fuß hat man somit

$$W \cdot 100 \cdot D \cdot 10000 \cdot \frac{L}{GM} = 0,7$$

erzielt. Beständiger Wert in Zollen  $= \frac{100 \cdot 0,7 \cdot 12}{10000} = 0,084$ .

Die leichte Wasserlinie ist bei 21 Fuß Tiefgang; dabei beträgt die Trimmänderung:

$$\begin{aligned} \text{auf Schott 2} &= +11'' \\ \text{» » 3} &= +5'' \end{aligned}$$

in der Mitte zwischen beiden  $= +8''$  für 100 T.  
 $= +12''$  » 150 »

Die Trimmänderung durch Füllen von Ballasttank II ist  $= +12''$  und durch Lenzen desselben  $= -12''$ .

Lag also das Schiff vor dem Füllen auf ebenem Kiel, so wird es, wenn der Tank voll ist,  $12''$  auf dem Kopf liegen und lenzt man den Tank wieder, so kommt es auf ebenen Kiel.

2. Beispiel: Das Schiff verläßt den Abgangshafen mit voller Ladung und geht in Salzwasser V 25' 0", H 23' 0" tief. Im ersten Anlaufhafen muß eine Barre passiert werden



und dazu das Schiff möglichst auf ebenem Kiel liegen. Wie ist dieses zu erreichen?

Die Rechnung stellt sich wie folgt:

Kohlen aus Raum II	500 Tons	Trimmänderung	500 . 6 1/2" =	- 32 1/2"
Wasser unter Maschine	50 "		50 . 2 1/2" =	+ 12 1/2"
Proviand von hinten	10 "		10 . 15 1/2" =	+ 15 1/2"
Trinkwasser	40 "		40 . 4 1/2" =	+ 18 1/2"
Verbrauch 600 Tons			+ 28 1/2" - 32 1/2"	

Dadurch lichtet sich das Schiff  $\frac{600}{55 1/2} = - 11"$ .

Mittlerer Tiefgang wird = 23' 1" Neuer Trimm = - 4"

Tiefgang bei Ankunft wäre = V 22' 11" H 23' 3".

Will man nun das Schiff auf ebenen Kiel bringen, so muß man vorne Ballastwasser einlaufen lassen und zwar in die Vorpiek 25 Tons, denn dies ändert den Trimm um

$$\frac{16 \cdot 25}{100} = + 4"$$

6 bt. load Mais	.....	dies	wird	berechnet	gleich *)
5 " " Weizen	.....				
5 " " Roggen	.....				
3000 Tubs Schmalz	.....	gleich *)	gleich *)	gleich *)	gleich *)
200 Barrel Salzfleisch	...				
500 Kisten Tabak	.....				
1000 Seronen	.....				
1100 Ballen Baumwolle	...				

Bei Abfahrt war Tiefgang  $\frac{V 25' 0" H 23' 0"}{\text{Mittel } 24' - "}$  Trimm = + 24"

Verbrauch auf der Reise:

1296 Tons Gewicht	=	1800 cbm Raum
1088 " "	=	1410 " "
1080 " "	=	1425 " "
83 " "	=	183 " "
31 " "	=	46 " "
75 " "	=	335 " "
90 " "	=	166 " "
253 " "	=	825 " "

Der Tiefgang wird dann 23' 1"

+ 1/2" für 25 Tons Wasser

V 23' 1 1/2" H 23' 1 1/2"

3. Beispiel: Der Ladungs-offizier bekommt die Aufgabe der mitzunehmenden Ladung wie folgt:

1296 Tons Gewicht	=	1800 cbm Raum
1088 " "	=	1410 " "
1080 " "	=	1425 " "
83 " "	=	183 " "
31 " "	=	46 " "
75 " "	=	335 " "
90 " "	=	166 " "
253 " "	=	825 " "

Zusammen 3996 Tons Gewicht = 6190 cbm Raum

\*) Die Berechnung erfolgt zweckmäßig mit Hilfe der Tabellen Seite 98/105 in dem Schiffstaschenbuch von Bortfeldt.

Hiermit kommt das Schiff auf einen mittleren Tiefgang von 24' —". Bei Beginn des Ladens ist der Tiefgang V. 17' —", H. 19' —"; also der Trimm = - 24".

Der Kapitän beordert, das Schiff so zu stauen, daß es beladen 12" auf dem Kopf liegt, also der Trimm = + 12" wird.

Der Ladungs-offizier muß nun die Ladung richtig verteilen und berechnet sich dies mit Hilfe seines Trimmplanes wie folgt:

3 1/2 bt. load Mais	in Luke	I	756 Tons	11 1/2" Trimmänderung	= + 87"
5 " " Weizen	"	II	1088 "	6 1/2" "	= + 70"
5 " " Roggen	"	III	1080 "	6 1/2" "	= - 70"
2 1/2 " " Mais	"	IV	540 "	11 1/2" "	= - 62"
Schmalz und Fleisch	"	I	114 "	11 1/2" "	= + 13"
Tabak	"	II	165 "	6 1/2" "	= + 10"
100 Ballen Baumwolle	"	I	23 "	11 1/2" "	= + 2 1/2"
200 " "	"	II	46 "	6 1/2" "	= + 3"
300 " "	"	III	69 "	0 1/2" "	= - 4"
500 " "	"	IV	115 "	11 1/2" "	= - 13"

+ 185 1/2" - 149"

Trimm vor dem Beladen war - 24"

+ 185 1/2" - 173"

Trimm ist beladen + 12 1/2"

Also liegt das Schiff beladen V 24' 6", H 23' 6", wie gewünscht war.

Ich glaube, diese drei einfachen Beispiele zeigen genügend, welche Erleichterung man durch den Gebrauch eines solchen Trimmplanes hat. Es wäre zu wünschen, daß die Erbauer jedem Schiff einen solchen einfachen Plan mit auf den Lebensweg geben möchten. Auf neueren Schiffen sind ja in vollständig ausgearbeiteten Lastenmaßstäben alle möglichen Kurven

enthalten, aus denen auch die Trimm-Momente zu entnehmen und damit die Trimmänderungen zu berechnen sind. Für den praktischen Gebrauch ist entschieden die hier beschriebene Form eines Trimmplanes das richtigste.

Es sollte mich freuen, wenn mein Vorschlag Anklang fände und solche Pläne bald allgemein in Gebrauch kämen.

Auf See, Februar 1905.

M. G.

## Oberflächenventilation bei Kohlenladungen.

Welche Vorschriften sind zur Erzielung einer guten Oberflächenventilation zu empfehlen? Mit dieser Frage hat sich am 13. März der Nautische Verein zu Hamburg beschäftigt. Veranlaßt durch die See-Berufsgenossenschaft, die, weil sie

beabsichtigt in ihren Unfallverhütungs-Vorschriften entsprechende Bestimmungen zu erlassen, vorher das Urteil fachkundiger Kreise einholen wollte. Aus diesem Grunde und mit derselben Absicht ist die See-Berufsgenossenschaft auch

dem Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine nähergetreten. Er wird an einem Tage der kommenden Osterwoche, an dem eine Kommission des Verbandes in Hamburg tagen soll, die ihm gestellten Fragen beantworten.

Der Nautische Verein zu Hamburg hatte die vorläufige Erledigung des Fragebogens der See-Berufsgenossenschaft einer Kommission übergeben. In ihrem Namen erstattete Herr Kapt. v. Schroetter den folgenden Bericht ab:

Gemäß praktischer Erfahrung und nach bekannten physikalischen Gesetzen ist der Luftzug in einem vorne und hinten geöffneten Schiffsraume, einerlei ob das Schiff in Fahrt ist oder vor Anker liegt, entgegen dem auf Deck gefühlten Winde gerichtet. Aufbauten oder Untersogel beeinflussen diesen Gegenzug im Schiffsraume fördernd oder beeinträchtigend.

Nach diesen allgemein gültigen Grundsätzen beantwortet die unterzeichnete Kommission des Nautischen Vereins zu Hamburg die von der See-Berufsgenossenschaft gestellten Fragen folgendermaßen:

**Frage 1:** Wie streicht die Luft über einen, nicht bis ans Deck mit Kohlen gefüllten Raum hinweg, wenn zwei Luken, und zwar eine vordere und eine hintere geöffnet sind? Angenommen wird hierbei, daß der Raum vor der vorderen Luke ungefähr die gleiche Größe wie der Raum hinter der hinteren Luke hat?

**Antwort:** Im Allgemeinen zieht die Luft im Schiffsraume der an Deck gefühlten Windrichtung entgegen; ist der Wind von vorne, dann zieht die Luft im Raum von hinten nach vorne, ist der Wind von hinten, dann zieht die Luft im Raum von vorne nach hinten, ist der Wind darsen, so ist nur ein geringer Luftausgleich zwischen der Raumluft und der Luft an Deck möglich, dann bilden sich in jeder Luke von der Stärke des Windes abhängige ein- und ausströmende Luftwirbel.

**Frage 2:** Wenn anstatt der vorerwähnten Luken Ventilatoren, und zwar ungefähr an denselben Stellen, wo diese Luken, stehen, welche Stellung ist dann den Ventilatoren zu geben, um einen möglichst intensiven Luftzug zu erzielen?

**Antwort:** Bei vorliechem oder achterlichen Winde, wie er an Bord gefühlt wird, müssen die Ventilatoren mit ihren Öffnungen einander zugekehrt stehen, und zwar der Luvventilator in den Wind, der Luvventilator aus dem Winde, dem natürlichen Luftzuge im Schiffe entsprechend; bei Darswind muß ein Ventilator in den Wind, der andere aus dem Winde gedreht sein.

**Frage 3:** Wann die beiden Ventilatoren genau am vorderen und hinteren Ende des Raumes angebracht sind, welche Stellung kommt dann für diese Ventilatoren in Frage?

**Antwort** wie unter 2.

Im übrigen ist noch zu antworten, daß in der Ventilationsfrage ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Dampfern und Seglern nicht besteht, daß vielmehr jeder Schiffsraum, der durch luftdichte Schotten vom ganzen Schiffsraume abgeteilt ist, ebenso wie unter 1 und 2 angegeben, zu ventilieren ist.

**Frage 4:** Endlich wäre es uns noch erwünscht, Ihre Ansicht darüber zu hören, ob die Verhältnisse bei Schiffen, die im Hafen vor Anker liegen, eine Veränderung erleiden?

**Antwort:** Im Hafen und vor Anker liegende Schiffe sind nach den Regeln 1 und 2 zu ventilieren.

**Schlussbemerkung:** Da nun selbst eine genügende Anzahl von Ventilatoren, auch wenn sie ordnungsmäßig funktionieren, nicht unter allen Umständen die explosiven Kohlenwasserstoffe aus dem Schiffsraume ableiten können, wie durch die Verhandlungen der deutschen und britischen Seeämter mehrfach nachgewiesen ist, so fügt die Kommission noch folgendes hinzu: Bei allen Kohlenschiffen sollten, namentlich in den ersten Wochen nach Einnahme der Kohlen, die Luken so lange als es das Wetter gestattet, geöffnet oder halb geöffnet bleiben. Die Ventilatoren, die auf Seeschiffen üblich sind, können nur als Notbehelf in schlechtem Wetter bei geschlossenen und verschalteten Luken angesehen werden.

Kapitane Bauer. Ad. Kaufmann. Paul Opitz.  
A. v. Schrötter. Prof. E. Herrmann.

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Zur Verwendung im Passagierverkehr zwischen Hamburg und Brasilien steht der Abschluß von zwei Neubauten, einer für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie, der andere für Rechnung der Hamburg-Südamerika Gesellschaft nahe bevor. Die **bolden Schnell dampfer** werden ca. 20 Fuß länger sein als die bekannten Schiffe »Cap Blanco« und »Cap Ortegale« und auch an Raumgehalt mit ca. 12—13 000 R.-T. jene weit überragen. Die Dampfer werden künftig auf der Ausreise zuerst Boulogne-sur-mer anlaufen und von englischen Häfen anstatt Southampton Dover berühren. Bei einer Geschwindigkeit von 15—16 Knoten wäre es dann zu ermöglichen, die Reise von Hamburg nach Buenos Aires in 18—19 Tagen zu machen gegen zur Zeit in 21 Tagen.

Der Eisgießerei, Maschinenfabrik und Schiffswerft J. Frerichs & Co. A.-G. in Osterholz-Scharmbeck wurde ein 700 Tons großer **Frachtdampfer**, der für Südamerika bestimmt ist, in Auftrag gegeben.

### Stapellänfe.

Auf der Werft von G. H. Thyen in Brake lief am 20. März der zweite, der für die Braker Heringsfischerei A. G. im Bau befindlichen drei **Heringslogger** glücklich vom Stapel. Das aus deutschem Siemens-Martin Stahl, unter Spezialaufsicht des Germanischen Lloyd und nach dessen Klasse 100 A 4 K

(Große Küstenfahrt) erbaute Fahrzeug hat folgende Dimensionen: 24,05 m × 6,50 m × 3,12 m.

### Probefahrten.

Der auf der Werft der Stettiner Oderwerke für die Reederei Chr. Griebel in Stettin neu erbaute Frachtdampfer »**Edel**« machte seine Probefahrt, die durchaus zufriedenstellend verlief. Das Schiff mißt: 67,5 m × 10,75 m × 5,2 m; Tragfähigkeit 1750 T. Zur Fortbewegung dient eine Dreifach-Expansionsmaschine von 750 ind. Pf., die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 11 Knoten geben soll.

Der für die Allan Line auf der Werft von Workman, Clark & Co. in Belfast gebaute **Turbindampfer** »**Victorian**« machte seine offizielle Probefahrt, auf der er bei 260 Umdrehungen der Schraube bei 12 000 ind. Pf. 10 1/2, **Seemeilen** zurücklegte. Die Dimensionen der »Victorian« sind 540' × 60' × 40' 6". Die Maschine besteht aus drei Parsons-Turbinen, die drei Schäfte treiben. Auf jedem Schaft sitzt eine Schraube. Die mittlere Turbine ist für Hochdruck, die Seitenturbinen sind für Niederdruck bestimmt. Die letzteren haben eine Einrichtung, die sie befähigt, mit voller Kraft rückwärts zu gehen, entweder gemeinsam oder unabhängig von einander.

Nach dem Jahresbericht der A. G. »**Neptun**«, Schiffswerft und Maschinenfabrik in Rostock kommt eine Dividende von 7 1/2 pZt. für 1904 zur Verteilung. Die Bilanz schließt in Einnahmen und Ausgaben gleichlautend mit 5 697 216 Mk. ab. Wie aus der Bilanz ersichtlich, sind, wie in den früheren

Jahren, für die Instandhaltung der Betriebsvorrichtungen und Werkzeuge 150 721 Mk. weggeschrieben, es beträgt der Bruttogewinn demnach einschl. des Salvovortrages 1 198 954 Mk. Generalunkosten und Abschreibungen betragen 908 530 Mk., so daß ein Reingewinn von 290 063 Mk. verbleibt.

Der Vorstand der **Howaldtswerke in Kiel** gibt für das Geschäftsjahr 1903/04 die Verteilung einer Dividende von 4 pZt. bekannt, bei einem Überschuß von Mk. 303 684. Am Schluß des Geschäftsjahres ging die Werft mit 3 990 200 Mk. Aufträgen an Schiffsbauten und Maschinen in das neue Jahr hinüber, zu welchen noch 2 608 500 Mk. hinzugekommen sind. Ist dadurch bereits der Umsatz für eine erheblich höhere Arbeiterzahl als im Vorjahre für das laufende Geschäftsjahr gesichert, so glaubt der Vorstand aus allen Anzeichen annehmen zu können, daß der tiefste Punkt der Krisis in der Schifffahrt überwunden ist. Der Vorstand glaubt daher, für das begonnene Jahr einen befriedigenden Abschluß erreichen zu können, um so mehr, als verschiedene Objekte, welche einen größeren Gewinn ergeben, im Berichtsjahre noch nicht zur Abrechnung gebracht werden konnten und dem laufenden zu gute kommen.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

In Bremen ist eine Vereinigung der Schiffsmakler und Schiffsagenten gegründet worden, deren Zwecke und Ziele dieselben wie die der gleichartigen Vereinigung in Hamburg sind. Sämtliche bremischen Schiffsmaklerfirmen sind dem Verein beigetreten. In den Vorstand des Vereins wurden die Herren Johs. Specht von der Firma Gebr. Specht und Wilckens von der Firma Joh. C. Klöppelberg & Co. gewählt.

Die Führung des Hamburg-Amerika Liners »Hamburg« für die Fahrt des Kaisers nach dem Mittelmeer ist dem bekannten Führer des Schnelldampfers »Deutschland«, Herrn Kapt. Kaempff, übertragen worden.

An Bord von »Hamburg«, der am 21. den Hamburger Hafen verlassen hat, von dort nach Cuxhaven gegangen und von dort am 22. die Mittelmeerreise mit dem Kaiser angetreten hat, weilen als Vertreter der Reederei die Herren Generaldirektor Ballin und Direktor v. Grumme.

Die Untersuchung eines Todesunfalls gab dem Seeamt zu Hamburg zu folgender Kundgebung Veranlassung. Das im Tunnel vorhandene Kühlrohr hatte der Vorschrift des § 4 der Anlage IV der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft als Schutzvorrichtung besser entsprochen, wenn es etwas leichter erreichbar angebracht worden wäre.

### Ausland.

Vor einigen Jahren hatte man einige der Feuerschiffe an der englischen Küste probeweise mit dem Lande durch Telegraphenkabel verbunden. Dies Verfahren erwies sich als zu umständlich und zu kostspielig. Es ist jetzt mit der Marconi-Gesellschaft ein Abkommen getroffen worden, wonach zunächst sechs Feuerschiffe, von denen drei in der Nähe der Goodwin-Sandbänke liegen, mit dem Marconi-Apparat ausgerüstet werden sollen. Mit isolierten Leuchttürmen wird eine gleiche Verbindung hergestellt werden.

In einer Abhandlung über den unaufgeklärten Verlust zweier amerikanischer Segelschiffe gibt die »Shipping Gazette« bekannt, daß mit Einschluß dieser beiden Unfälle die Anzahl

vermißter Schiffe seit dem 1. Januar 1903 höher ist als die vergleichende Ziffer für das ganze Jahr 1904.

In Frankreich ist ein Flottenverein (Ligne Maritime Française) mit der Absicht gegründet worden, die binneländische Bevölkerung (nicht wie bei uns und in anderen Ländern für die Kriegsmarine, sondern) für die Bedeutung und das Wesen der Handelsmarine zu erwärmen.

In Malmö konstituierte sich am Freitag die neue Reederei Aktiengesellschaft »Sverige-Tyksland«. Der Aufsichtsrat wurde beauftragt, den Vertrag zwischen der schwedischen Postverwaltung und der Gesellschaft bezüglich des Verkehrs zwischen Trolleborg und Saßnitz zu unterzeichnen.

## Vermischtes.

**Bestimmungen über den Schiffsvorkehr im Seeverteidigungsgebiet von Kilung.** Das Marinestationskommando in Makung (Pescadores) hat für Schiffe im Seeverteidigungsgebiet von Kilung folgende Weisungen ergehen lassen:

§ 1. Alle Angelegenheiten, welche das Seeverteidigungsgebiet Kilung's betreffen, unterstehen dem Minenabteilungschef.

§ 2. Außer den regelmäßig fahrenden Postdampfern und den Schiffen unter Regierungschuttor müssen alle Schiffe, welche das qu. Gebiet ein- oder auspassieren wollen, vorher die Genehmigung des genannten Minenabteilungschefs einholen.

§ 3. Der gleichen Genehmigung bedürfen alle nicht von der Regierung beschäftigten Schiffe, die in der Zeit vom Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang das Seeverteidigungsgebiet passieren wollen.

§ 4. Auf dem Verteidigungsgebiet darf nur mit einer Geschwindigkeit von bis zu 5 Seemeilen p h gefahren werden.

§ 5. Innerhalb des qu. Verteidigungsgebietes ist Fischerei zu betreiben verboten, außer an Stellen, für die der Minenabteilungschef besondere Erlaubnis erteilt hat.

§ 6. Der Minenabteilungschef kann nötigenfalls Ankerplätze besonders anweisen, eventuell die Fahrt oder das Anlegen der Schiffe beschränken oder gänzlich verbieten.

### Zur Beseitigung der Rollbewegung auf Seeschiffen

Vor etwa Jahresfrist wurde bekannt, daß es Herrn Ingenieur Otto Schlick, dem Direktor des Germanischen Lloyd in Hamburg, gelungen sei, eine Einrichtung zu erfinden, die es ermöglicht, die Rollbewegung von Seedampfern zu verhindern oder doch bis auf ein Minimum einzuschränken. Dieses Ergebnis wird, wie damals näher erläutert wurde, durch die eigentümliche Kreiselwirkung eines großen an Bord aufgestellten Schwungrads erzielt. Der Apparat gehört zu den genialsten Anwendungen der Prinzipien der modernen Mechanik. Um nun diese vielversprechende Einrichtung, die Herr Schlick bis jetzt nur an Modellen ausgeführt hat, auch in größerem Maßstabe auf ihre Leistungsfähigkeit zu prüfen, hat die Hamburg-Amerika Linie in höchst anzuerkennender Weise Herrn Schlick die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt, um den Apparat in einem Dampfer einzubauen, der zu diesem Zweck mit gleich bereitwilligen Entgegenkommen von der Firma H. C. Stülcken Sohn überlassen worden ist. Es ist hoch erfreulich, zu beobachten, in diesem Falle, wie durch die Opferwilligkeit unserer großen Gesellschaften und Industriellen die Entwicklung einer wichtigen deutschen Erfindung unterstützt wird. Die Ausführung des maschinellen Teiles der geplanten Anlage ist dem Herrn »Vulkan« übertragen worden. Die Versuchsfahrten werden voraussichtlich im Monat Juni oder Juli beginnen. Wie die neueren theoretischen Untersuchungen ergeben haben, verspricht der Apparat für Kriegsschiffe ganz besonders wertvoll zu werden, da hier die Verminderung der Rollbewegung für



Treuehaftigkeit der Geschütze selbstverständlich von größter Wichtigkeit ist.

**Minimalfrachten.** Am 14. März wurde in London eine Konferenz von Reedern abgehalten, deren Schiffe in der Fahrt nach der Ostsee und dem Weißen Meere verkehren. Die von Vorsitzenden, Herrn Thomas Cairns, vorgeschlagene Resolution fand die Annahme der Versammelten: «Die Versammlung stimmt dem Programm der Kopenhagener Konferenz und dem dort festgesetzten Schema von Minimalfrachten bei. Sie ersucht die Maklerfirmen um ihre Mitwirkung und ersucht ferner die englischen Delegierten, als Kommission zu fungieren mit dem Rechte der Zuwahl, um die Angelegenheit in noch vollständiger Weise vor die Kreise der Reeder in anderen liegenden Englands zu bringen.»

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 20. März. Auf der Tagesordnung stand die Diskussion über die Anträge des Herrn Prof. Dr. Ahlborn am Schlusse seines Vortrages am 6. März über Wasserwiderstand und Wirbelbildungen. Nachdem eine nahe Verwandtschaft zwischen den Bedingungen, denen der Gegenwind im Schiffsraume unterworfen ist und den Ursachen der Bewegung hinter einem Stromhindernis nachgewiesen war (Wir kommen hierauf in nächster Nummer eingehend zurück. D. R.), beschäftigten sich mehrere Mitglieder (insbesondere die Schiffbauingenieure Benjamin und Foerster) mit dem Ahlbornschen Vortrage. Vorher hatte Prof. Ahlborn noch einmal kurz den Zweck seiner Bestrebungen rekapituliert und, unterstützt von den anwesenden Ingenieuren, mehrere Einwände widerlegt, die gegen seine Darlegungen im vorigen November auf der Versammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft, insbesondere von Herrn Prof. Schütte erhoben worden waren. Nach Ansicht der Theoretiker, denen sich auch Herr Kapt. Meyer von der Seewarte anschloß, verdienen die Untersuchungen des Herrn Ahlborn (über sie wird in nächster Zeit ausführlich von einem Schiffbauingenieur hier gesprochen werden. D. R.) Förderung und nachhaltige Unterstützung. Unter dieser Berücksichtigung fand ein von Herrn Dr. Ehlers unterbreiteter und eingehend begründeter Antrag, zur Errichtung einer Versuchsstation zu schiffbautechnischen Zwecken für Hamburg keinen Widerspruch. Wenn trotzdem vorläufig von einer Resolution abgesehen wurde, so geschah es, um dem Vorstand unter Hinzuziehung von Herrn Prof. Dr. Ahlborn Gelegenheit zu geben, einen Antrag zu formulieren, der allen Wünschen Rechnung trägt. Dieser Antrag soll dem Plenum zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Nächste Sitzung am 27. März.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 22. März. Als Mitglied wird Herr Kapt. Hahn, D. »Skelleftea« aufgenommen. Unter den Eingängen wurde die in der »Hansa« von Herrn Kapt. Benning, Stettin, besprochene »Einteilung der Lotleinen« verlesen und dann beschlossen, in nächster Sitzung darauf zurückzukommen. Eine weitgehende Aussprache griff sodann über die Forderung englischer Kapitäne nach obligatorischer Einführung des zweiten Toplichtes Platz. Wurden im Wesentlichen auch die Eigenschaften des zweiten Toplichtes lobend hervorgehoben, so fanden sich doch auch Stimmen, die einer zwingenden Einführung nicht das Wort redeten. Auch mit dieser Angelegenheit wird sich der Verein in nächster Sitzung eingehender beschäftigen. Ventiliert wurde dann noch die Frage: wer für Unfälle von Personen einer Schiffsbesatzung hafte, so lange sie sich als Passagiere auf einem ausländischen Schiffe aufhalten. Eine Reederei hat sich in einem konkreten Falle an das Reichsversicherungsamt mit der Bitte um Aufschluß gewandt. Von dem Ausfall der Antwort wird es abhängen, ob der Verein

abermals zu diesem Gegenstand Stellung nehmen wird. Zu empfehlen sei den Reedereien, unbekümmert um die Stellungnahme des Reichsversicherungsamtes, die Besatzung für die Dauer ihres Aufenthaltes auf fremden Schiffen bei einer Privatschiffgesellschaft gegen die Folgen eines Unfalls zu versichern. — Nächste Sitzung am 29. März. Tagesordnung: 1) Wahl eines Delegierten zur Verbandssitzung in der Ostercoche; 2) Einteilung der Lotleinen; 3) Zweites Toplicht bei Dampfern.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 16. März abgehaltenen Versammlung wurden 5 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: 1) Bewilligung einer neuen Barkasse für den Hamburger Hafen; 2) Verein Deutscher Offiziere der Handelsmarine, Stettin; 3) Seeschiffer-Verein »Weser« in Bremerhaven. — Zu 1 wurden die Kosten für den Bau einer Barkasse von entsprechenden Dimensionen und von größerer Geschwindigkeit bewilligt. — Zu 2. Aus dem Protokoll einer außerordentlichen Generalversammlung des Vereins Deutscher Offiziere der Handelsmarine—Stettin vom 10. März 1905 wurde mitgeteilt: Die Versammlung, an welcher Herr Freyer als Gast teilnahm, wurde um 9 Uhr eröffnet. Bevor man in die Tagesordnung eintrat, wurde ein kurzer Rückblick auf die bisherige Tätigkeit des Vereins gegeben. Vor ca. 12 Jahren kamen einige Herren in Stettin zu der Erkenntnis, daß es notwendig sei, sich zusammenzuschließen, um das Ansehen der Schiffsoffiziere zu heben. So wurde der »Verein Pommerscher Seesteuerleute in Stettin« gegründet, welcher im Einklange mit der neuen Seemannsordnung später den jetzigen Namen annahm. Der junge Verein war stets von Arbeitsfreudigkeit besetzt, und die Früchte seiner Arbeit und seiner Bemühungen blieben nicht aus. Während noch vor 10 Jahren die Schiffsoffiziere der Stettiner Reedereien ein monatliches Gehalt von Mk. 95 erhielten und im Winter bei dem Aufliegen der Schiffe einfach aus ihrer Stellung entlassen wurden, bemühte der Verein sich mit Erfolg darum, daß das Gehalt auf Mk. 100, später auf Mk. 110 erhöht wurde und daß die Schiffsoffiziere auch im Winter in ihren Stellungen verblieben. Vor ungefähr 4 Jahren traf der Verein Stettiner Reeder mit dem Verein Pommerscher Seesteuerleute zu Stettin ein Abkommen, nach welchem zweite Offiziere ein Monatsgehalt von 90—95 Mark, erste Offiziere mit Steuermannspatent 110 Mark, mit Schifferpatent 120 Mark erhalten sollten. Auch jährliche Gratifikationen wurden versprochen, kamen aber selten vor. Ferner hat der Verein durch Unterstützung seiner Mitglieder und deren Angehörigen gowirkt und durch Pflege der Geselligkeit ein festes Band der Kameradschaft um seine Mitglieder gezogen. Um die Arbeitskraft dieses Vereins noch mehr der Allgemeinheit dienstbar zu machen, und um mit dazu beizutragen, daß der Stand der Kapitäne und Schiffsoffiziere eine geschlossene Macht werde, die aller Mißgunst und Geringschätzung trotzen könne, beschloß die Versammlung einstimmig, den Verein Deutscher Offiziere der Handelsmarine—Stettin zum 31. März 1905 aufzulösen und mit Hab und Gut in den Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg überzugehen, welcher am 1. April eine Nebenstelle Stettin seines Vereins in Stettin errichtet. Ein Bureau sei zu diesem Zwecke in der I. Etage des Hauses Fischerstraße 15 unmittelbar am Krautmarkt gemietet worden, in welchem vom 1. April ab die Geschäftsstunden bis auf weiteres von 6 bis 8 Uhr abends stattfinden sollen. — Zu 3. Es wurde bekannt gemacht, daß der Seeschiffer-Verein »Weser« in Bremerhaven seine Statuten dahin abgeändert habe, daß in Zukunft jeder Schiffsoffizier mit Schifferpatent dort Mitglied werden könne. Hieran schloß sich eine lange Diskussion an.

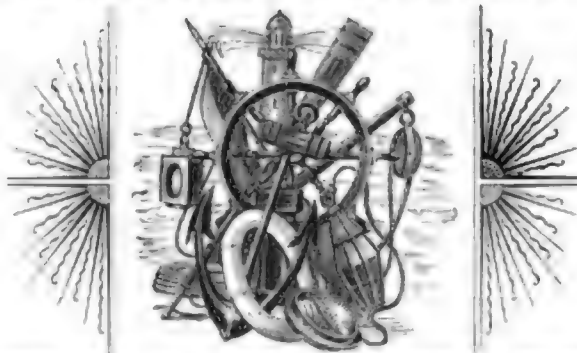
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elbloten.

### Ankerführung in deutschen Häfen.

Hierzu schreibt Herr Kapt. Bening, Stettin, unterm 14. März:

In unserem Verein hat das Thema »Ankerführung im Hafen von Stettin« im Laufe dieses Winters verschiedentlich auf der Tages-Ordnung gestanden. Veranlassung dazu gab eine Kollision, welche zwischen einem beladenen Dampfer und einem mit Zucker beladenen Kahn stattfand. Der Zusammenstoß war an sich geringfügig, jedoch drang der Pflug des vor der Klüse hängenden Ankers unter der Wasserlinie in den Kahn. Der Kahn wurde mit Mühe vor dem Sinken bewahrt; der entstandene Schaden ist groß. Prozeß zwischen Kahnladungsversicherung und Dampferversicherung schwebt noch.

In unserer »Schiffahrts-Ordnung« lautet der § 14 Abs. 1: »Während der Fahrt auf den Binnengewässern müssen alle ankerführenden Fahrzeuge mindestens einen Anker zum sofortigen Gebrauch bereit halten und die außenbords befindlichen Anker vollständig über Wasser aufgenommen sein.« (Vergl. hierzu § 25 Abs. 4.) Derselbe lautet: »... und darf nur ein Anker vor dem Bug zum sofortigen Gebrauch bereit gehalten werden; alle übrigen Anker sind binnenbords so aufzustellen, daß anderen Fahrzeugen durch dieselben nicht Schaden zugefügt werden kann.«

Über die Auslegung dieser Paragraphen geht die Auffassung der hiesigen Schiffahrtspolizei mit der in der Praxis stehenden Kapitäne auseinander. Die Polizei will unter allen Umständen den Anker vollständig über Wasser haben. Die Kapitäne sagen, dies ist ein Unding; ein Anker zum sofortigen Gebrauch bereit halten, kann nicht anders aufgefaßt werden, als den Anker vor der Klüse zu fahren, wo derselbe sofort aus dem Spill fallen gelassen werden kann. Es ist heute auf Dampfer bei gewöhnlichen Ankern mit Stock fast ausschließlich Sitte, dieselben aus dem Spill fallen zu lassen. Die frühere Sitte, aus dem Davit oder gar vom Schweinsrücken den Anker fallen zu lassen, hat fast ganz aufgehört, weil Schiffsbeschädigungen und Kettenbrüche hierbei häufig vorgekommen sind.

Die angeführte Kollision hat zu einer Polizeistrafe Veranlassung gegeben und zwar ist der Führer des Dampfers mit 6 Mk. bestraft, weil derselbe gegen den § 14 Abs. 1 verstossen haben soll und zwar dadurch, daß der Anker dicht vor der Klüse hing und nicht vollständig über Wasser aufgenommen war. Gegen diese Strafe ist Berufung eingelegt und wird daher gerichtliche Entscheidung erfolgen.

Nach unserer Ansicht liegt ein Widerspruch in dem § 14, und ist wahrscheinlich bei der Abfassung desselben an die Oederkahn, nicht aber an die Dampfer gedacht.

Das Hafengesetz vom 2. Juni 1897 und die Hafenordnung vom 30. Juni 1897 in Hamburg, lassen nicht erkennen, daß in den dortigen Häfen ein Anker gebrauchsfertig verlangt wird.

Da die Absicht besteht, eine Abänderung der angezogenen Paragraphen anzustreben, so würden wir allen Vereinen verbunden sein, wenn sie uns die ortsübliche Führung der Anker, wie sie durch die resp. Hafenordnungen vorgeschrieben ist, auf der Verbandsseite mitteilen wollten.

Im Hamburger Hafen herrscht für in Fahrt befindliche, also auch für verholende Schiffe der Brauch, die Anker, klar zum Fallen, vor der Klüse hängen zu haben, während den an Kaiuauern liegenden Schiffen zur Pflicht gemacht ist, die Anker auf die Back zu nehmen, bezw. bei stocklosen Ankern sie bis zu den Flügen einzuhieven. Wird, wie es häufig der Fall ist, um gegenüber den Folgen von Stürmen und Hochwasser gewappnet zu sein, der Anker von der Schiffsseite, die der Kaiuauer zunächst liegt, vor die Klüse gefiert, dann geschieht es auf eigene Gefahr.

### Mit dem Befähigungsnachweis von Kleinschiffen.

einem Thema des vorjährigen Verbandstages, hat sich am 1. März die hamburgische Bürgerschaft beschäftigt. Anlaß dazu gaben die kritischen Bemerkungen eines Mitgliedes über die Verordnung zur Sicherung der Beförderung von Passagieren auf den Dampfschiffen auf der Elbe (10. Mai 1904). Im Verlaufe der Diskussion äußerte sich Herr Rechtsanwalt Kumpel in folgender Weise:

»Der Herr Antragsteller hat auch hingewiesen auf § 132 des Binnenschiffahrtsgesetzes, nach welchem ausschließlich der Bundesrat befugt ist, die Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffe zu erlassen, und es steht ja fest, daß so lange das Binnenschiffahrtsgesetz in Geltung ist, daß ebenso lange der Bundesrat noch nicht Anstalten getroffen hat, die erforderlichen Verordnungen zu erlassen. Die Deputation für Handel und Schiffahrt sollte nach Kenntnis der Schiffsverhältnisse längst Veranlassung genommen haben beim Senat darauf zu drängen, daß der hamburgische Bevollmächtigte beim Bundesrat auf den endlichen Erlaß von Vorschriften über den Befähigungsnachweis bestehen möchte, damit diesem unhaltbaren Zustande ein Ende gemacht wird. Es kann sich ja jetzt ein jeder von uns auf einen Dampfer hinstellen und losgondeln. Ob Gefahr dabei vorhanden ist, das ist einerlei, irgendwelche Vorschriften über sein Können sind nicht getroffen. macht er Unheil, dann ist das Unheil einmal da, ob er dann den Schaden ersetzen kann, ist eine zweite Sache, der Schaden ist eben geschehen. Es ist überall, nicht bloß in Hamburg, von allen nautischen Vereinigungen und auch zuletzt in Berlin auf dem Seeschifferverbandstag darauf gedrungen, daß endlich einmal die Landesregierungen auf den Erlaß derartiger Vorschriften hinwirken, daß sie den Bundesrat veranlassen möchten, ohne Verzug das nachzuholen, was so lange versäumt ist. Ich bin persönlich der Meinung, daß ein Hoher Senat, nachdem auch die Deputation für Handel und Schiffahrt nichts in der Richtung getan hat, selbst der Sache etwas näher tritt und sich darüber klar wird, ob nicht die Ausführungen des Herrn Dr. Bager, wenn auch die Rechtsverbindlichkeit der bisherigen Verordnungen nicht zu beanstanden wäre, dahin führen müßten, einen gesetzlichen Boden zu schaffen für solche Verordnungen. Wir wissen auch, daß unsere Polizeibehörde Prüfungsverschriften erlassen hat, daß Prüfungen stattfinden, aber das wissen wir doch auch, daß sie die Ablegung dieser Prüfung nicht erzwingen kann, in Ermangelung der gesetzlichen Bestimmungen. Im Interesse des Passagierverkehrs sind diese Bestimmungen erlassen, um das Unheil auch mit den Hafenfahrzeugen nicht größer werden zu lassen, aber der gesetzliche Boden fehlt bisher.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pf., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pf.

Einzelne Nummern à 50 Pf.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pf. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 13.

Hamburg, den 1. April.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Zur Frage des Luftzugs im Schiffsraum. — Die Entwicklung der Handelsmarine. — Jahresbericht des Seemannsamtes zu Hamburg. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

#### Die Schiffsvermessungsfrage,

mit der sich zum Leidwesen mancher Schiffbau-techniker in letzter Zeit wiederholt nautische Kreise beschäftigt haben, scheint in ein neues Stadium zu treten. Der Grund für die deutsche Regierung und für den Deutschen Nautischen Verein, zu der Schiffsvermessung neuerdings wieder Stellung genommen zu haben, lag in einem Beschluß des Internationalen Seevereins (Association Maritime Internationale) aus dem Jahre 1902. Dort war, wie es im Februar d. J. im Deutschen Nautischen Verein auch Herr Professor Schütte befürwortete, für eine Einheitlichkeit in den Vermessungsgesetzen und seinen Ausführungsbestimmungen eingetreten worden. Die Anregung ging von der schwedischen Regierung aus, wahrscheinlich, weil das dortige Vermessungsgesetz, nebenbei eine Adoption unserer 1888er Regeln, mehr das Interesse der Gebühren empfangenden Hafenbehörden als das der Gebühren zahlenden Reeder berücksichtigt und weil nicht-schwedische Reeder erklärt hatten, schwedische Häfen wegen ihrer hohen Gebühren nur ungern aufzusuchen. Es ist ja bekannt, daß aus einzelnen deutschen Schiffen, weil sie sich einer Nachvermessung nach schwedischen Regeln unterziehen müssen, ein bis zu 25 pZt. höherer abgabepflichtiger Raumgehalt, als er nach unserem Meßbrief zu Grunde lag, herausgerechnet wurde. Ging somit die Bewegung für eine Einheitlichkeit in der Schiffsvermessung auf der Grundlage des schwedischen Verfahrens nicht von Reedern aus, so ist es auf der anderen Seite auch wieder erklärlich, daß es Reeder waren,

die sich jenem Vorhaben widersetzen. Insbesondere in England und zwar mit Hilfe der Regierung. Der Erfolg ist denn auch nicht ausgeblieben. Ende vorigen Jahres war es die französische Regierung, welche, um Gegenmaßregeln zu vermeiden, das englische Meßsystem anerkannte. Jetzt erfahren wir durch ein in der »Shipping Gazette« veröffentlichtes Schreiben eines höheren Beamten des englischen Handelsamtes, daß sich auch die italienische und japanische Regierung zur Einführung des englischen Meßverfahrens bereit erklärt haben. Damit wäre eine Einheitlichkeit in England, Deutschland, Frankreich, Italien, Dänemark, Norwegen und Japan erzielt. Rußland und Griechenland haben wohlwollende Prüfung zugesagt. Eine Internationalität scheint also, eine auffallende Erscheinung, ohne diplomatische Konferenzen zu Stande zu kommen, läßt es sich doch kaum annehmen, daß die wenigen bei Seite stehenden Länder, wie hauptsächlich Schweden und Spanien, noch lange in ihrer Isoliertheit verharren werden. Käme es zu Gegenmaßregeln, d. h. zu einer Übereinkunft, daß in den Häfen der vorhin aufgezählten sieben Länder die Abgaben für schwedische und spanische Schiffe nach dem Vermessungsgesetz ihres Landes entrichtet werden müßten, wir würden bald neun Länder mit gleicher Vermessung haben. Anders liegen die Verhältnisse in Belgien mit seinem großen Seeverkehr und seiner kaum nennenswerten Handelsmarine. Reziprozität würde hier wenig ausrichten. Möglicherweise ist aber auch diese nicht einmal nötig, scheint doch neuerdings in dem Bestreben, eine belgische Handels-



flotte zu schaffen, ein erster praktischer Schritt unternommen zu werden. Der Mitte Februar d. J. der Deputiertenkammer von der Regierung eingereichte Entwurf, der das im Jahre 1897 abgeänderte Gesetz aus dem Jahre 1808 auf moderner Grundlage bringt, zeigt von mehr Verständnis für den vorhandenen Wirklichkeitszustand als alle die kleinen Mittelchen der letzten Jahre. Welchen Einfluß aber auch immer die neue belgische Schifffahrtspolitik auf die Stellungnahme der Regierung zur Schiffsvermessungsfrage haben mag, Belgien wird sich der Auffassung der übrigen Länder schließlich auch beugen müssen.

### Bremen—Preußen.

Die Behandlung, die das preußische Abgeordnetenhaus dem Entwurf über die Abtretung preußischen Gebiets an den bremischen Staat zur Erweiterung seiner Hafenanlagen hat zuteil werden lassen, — Rückverweisung an die Kommission — gibt der »Weser-Ztg.« zu Ausführungen Anlaß, denen die weiteste Verbreitung gewünscht werden muß. Der ganze Artikel ist von einem hohen Patriotismus durchweht, von einem Nationalgefühl, das wohlthuend und erhebend wirkt. Nicht Mißmut, Verärgerung oder andere ähnliche Empfindungen machen sich dort als Antwort auf die kurzsichtige Absage des Abgeordnetenhauses Platz, sondern allein das aufrichtige Bedauern, eine großzügige Idee nicht durchführen zu können. Daß hier nicht der Lokalpatriot, der Bremer, sondern der Großdeutsche spricht, ersieht man aus folgender Stelle:

»In Artikeln der Kreuz-Zeitung wurde vor einiger Zeit gegen uns geltend gemacht, daß Preußen den Hafen im Gebiet der Gemeinde Lehe bauen sollte; es sollte dies nutzbringende Geschäft gar nicht Bremen überlassen. Schon damals haben wir dringend empfohlen, der Sache eine solche Wendung zu geben und lebhaften Besuch bremischer Schiffe in diesem Hafen in Aussicht gestellt. Das tun wir jetzt mit doppeltem Nachdruck, wobei wir den beiden Städten wünschen, daß die Sache schnell und mit besserer Berücksichtigung ihrer Wünsche vor sich geht, als laut dem Vertrage mit Bremen. Vielleicht fühlen die Parteien, die den letzteren zu Fall brachten, ein gewisses nobile officium, nicht nur durch die Negative sondern auch positiv für Lehe und Geestemünde zu sorgen. Uns könnte nichts willkommener sein. Bremen wird nun nichts übrig bleiben, als offenen Auges die Zukunft an sich herankommen zu lassen.«

So spricht der weitschauende Hanseat. Wie kleinlich nimmt sich dagegen die Sprache des zitierten Toryblattes der Preußen aus. Welch ein beschränkter Horizont! Sie können nicht aus ihrer Haut, nur schade, jammerschade, daß ihr Einfluß so groß ist.

## Französisches Schiffsahrts-Prämienwesen.

Die Auffassung, daß der Schifffahrt durch Prämien zur Blüte verholfen werden könne, ist in politischen und merkwürdigerweise auch in manchen

nautischen Kreisen unseres westlichen Nachbarlandes eine unausrottbare Idee. Ein Meinungs-Standard trotz der Mißerfolge seit dem 29. Januar 1881, als das erste allgemeine Subventions- und Prämiengesetz für Frankreich in Kraft trat. Die Anhänger einer gegenteiligen Anschauung führen zwar das negative Resultat der 1881er Prämienspolitik auf die beschränkte Gültigkeit des Gesetzes und auf die Nichtberücksichtigung der Klüftenfahr von Fahrtpremien zurück. Aber welche Erfolge weist denn das 1893er Gesetz auf, das die beanstandeten Mängel aus dem Jahre 1881 beseitigt hat? Sein am meisten in die Augen springendes Merkmal ist, weil die Fahrtenprämien erhöht waren, das unnatürliche Anwachsen der Segelschiffe, die bis zur Gründung der Segelschiffsreeder-Union, mit allem was auf See kreucht und fleucht, in einen ruinösen Wettbewerb eintraten. Sie konnten es sich leisten, verdienen sie doch mit kleiner Teilladung immer noch mehr als beispielsweise deutsche und englische Segelschiffe mit voller Ladung. So sehr vom reiseemännischen Standpunkt aus die Zunahme von Segelschiffen als den besten Ausbildungsstätten der Seeleute zu begrüßen ist, der französischen Volkswirtschaft konnte mit ihrem Bau nicht gedient sein. Worin liegt nun aber der Hauptfehler des ganzen Prämiensystems? Daß man neben den Reedereien auch die Werften unterstützt und dadurch Baupreise schafft, die den Wert der Fahrtenprämien sehr beschränkt, weshalb die Unternehmungslust der Reeder für den Erwerb neuer Schiffe zum Nachteil der Werften stark beeinträchtigt wird. Ein Kreislauf mit nachteiligen Wirkungen, die in letzter Linie immer wieder darauf zurückzuführen sind, daß die Vorbedingung für eine gesunde Entwicklung des Reedereiwesens, die freie Entfaltung ungebundener Kräfte, dort nicht bestehen kann, wo der Staat, weil er namhafte Unterstützungen gewährt, auch Einnichtsungsrechte beansprucht. Da die Reglementierungssucht und das Bevormundungssystem mit dem Wachsen der Prämien zunehmen wird, ist der Beginn einer neuen Ära für die französische Handelsmarine noch in weiter Ferne, liegt doch dem französischen Parlament ein Entwurf zu einem neuen Prämiengesetz vor, daß die Eigenschaft hat, den Staatsäckel noch mehr als bisher in Anspruch zu nehmen. Beabsichtigt wird diesmal eine bedeutende Erhöhung der Baupremien. Nämlich: für eiserne oder stählerne Dampfer 145 Fr. per Br.-R.-T. (66 bisher)

, , , , Segler 96 , , , (65)

Also eine Vergünstigung des Dampferbaues, der, wie es vor zehn Jahren bei den Seglern geschah, nun rapide um sich greifen wird. Vorzugsweise in den ersten Jahren, da man ja nicht wissen kann, ob nicht nach 12 Jahren, der voraussichtlichen Dauer des neuen Gesetzes, wieder der Segelschiffbau begünstigt werden soll. Die Bauprämie für

Holzschiffe bis zu 150 Tons mit 30 Fr. pro Ton und über 150 Tons mit 40 Fr. soll unverändert bleiben. Dagegen soll die Prämie für Maschinen,

Kessel, Pumpen, Ventilatoren etc. von 15 Fr. per 100 kg auf 27 Fr. 50 c erhöht und in zehn Jahren allmählich auf 20 Fr. vermindert werden. —

## Zur Frage des Luftzugs im Schiffsraum (Ventilation auf Kohlenschiffen).

Von Prof. Dr. E. Herrmann.

Die von der See-Berufsgenossenschaft an die nautischen und seemännischen Vereine gestellten Fragen bezüglich des natürlichen Luftzuges im Schiffsraum und der Art und Weise, in welcher durch Ventilatoren die Durchlüftung der Schiffsräume im besonderen Falle am besten zu bewirken sei, haben in den beteiligten Kreisen ein aktuelles Interesse an dieser Erscheinung geschaffen.

Die bei den erfahrenen Seeleuten wohl ziemlich allgemein verbreitete Ansicht, daß der Luftzug im Schiffsraum entgegengesetzt wie der auf Deck gefühlte Wind verlaufe, erscheint auf den ersten Blick den sonstigen Erfahrungen etwas widersprechend. Es liegt ja zunächst nahe, sich den Vorgang so vorzustellen, daß der Wind z. B. bei zwei geöffneten Luken eines zwischen ihnen durchgehenden Schiffsraumes in die luvwärts gelegene Luke einfaße und die Luft aus der leewwärts gelegenen Luke wieder austrete, wodurch im Raum ein Luftzug in der Richtung des Windes entstehen würde.

In Wirklichkeit ist der Vorgang jedoch ein anderer. Bei demselben tritt nicht eine Druck-, sondern eine Saugwirkung des Windes ein. Es ist hierbei zu beachten, daß in dem vorliegenden Falle der Wind in die luvwärts gelegene Luke nicht wie in ein auf der Windseite gelegenes, geöffnetes Fenster hineinstößt, sondern über die Luke hinwegstreicht. Ein über die Öffnung eines Raumes oder Gefäßes hinwegstreichender Luftstrom wirkt nun aber ansaugend auf den Luft- oder Flüssigkeitsinhalt des Raumes oder Gefäßes.

Dies steht nach Erfahrung, Experiment und theoretischer Ableitung durchaus fest und hat in der Praxis auch mannigfache Anwendungen gefunden; ich erinnere hier nur an die bekannten Wasser- und Parfümzerstäuber und die Inhalationsapparate. Auf dieser Wirkung ist auch sogar ein Windgeschwindigkeitsmesser konstruiert worden, der durch die Höhe einer Flüssigkeitssäule in einem Rohr, über dessen obere Öffnung der Wind hinwegstreicht, die Geschwindigkeit des Windes anzeigt.

So wirkt also der Wind in der geöffneten Luke eines Schiffsraumes die Luft desselben ansaugend und, indem er im allgemeinen bei zwei Luken über der luvwärts gelegenen Luke kräftiger ist und dementsprechend stärker wirkt als bei der leewwärts gelegenen, erscheint es von vornherein klar, wie in dem Schiffsraum ein entgegengesetzt dem

auf Deck gefühlten Winde gerichteter Luftzug entsteht.

Nun sind wir aber zur Zeit in der Lage, den Vorgang in seinen Einzelheiten noch eingehender zu verfolgen, als durch diese ersten Betrachtungen, die darnach besonders in bezug auf den Vorgang in der leewwärts gelegenen Luke und die Rolle, die der Schiffsraum dabei spielt, noch eine gewisse Erweiterung erfahren. Da es für die Strömungserscheinungen hierbei im wesentlichen gleichgültig ist, ob wir einen Wasser- oder einen Luftstrom betrachten, so möchte ich von einer Erscheinung ausgehen, die dem Leserkreis ebenfalls nahe liegt, nämlich dem Neerstrom hinter einem Stromhindernis, z. B. einem Stack. Der hinter einem Stack in entgegengesetzter Richtung wie der allgemeine Wasserstrom verlaufende Neerstrom gibt ein prächtiges Seitenstück zu dem Gegenzug im Schiffsraum.

Auf der Hinterseite des Stacks übt der vorbeifließende Wasserstrom eine Saugwirkung aus, die an dieser Stelle nach dem Ufer zu befindliches Wasser mit dem Strom wegführt. Dieses weggeführte Wasser muß natürlich ersetzt werden, was nur durch in der Stromrichtung weiter hinter dem Stack befindliches Wasser geschehen kann; so bildet sich der Neerstrom. Daß dieser Neerstrom sich hinter einem einzelnen Stack bildet, ist ein augenfälliger Beweis für die Saugwirkung der Strömung. Es ist nicht etwa erforderlich, daß zu seiner Entwicklung ein zweites Stack vorhanden ist, an dessen Vorderseite das Wasser sich anstaut und erst dieser Anstau den Rückstrom hervorruft.

Prof. F. Ahlborn's Untersuchungen, über die auch in den Annalen der Hydrographie etc. November- und Dezemberheft 1904 berichtet worden ist, geben uns nun vollen Aufschluß über die Art der Bewegung hinter einem Stromhindernis. Prof. Ahlborn hat diese Bewegung einwandfrei durch photographische Aufnahmen festgestellt. In diesen Aufnahmen zeigt sich, daß hinter einer festen Platte, die quer im strömenden Wasser sich befindet, zwei langgestreckte Wirbel nebeneinander sich bilden derart, daß auf den einander zugekehrten, die inneren Seiten der Wirbel das Wasser auf die Platte zu, also der allgemeinen Stromrichtung entgegenfließt. (Vergl. Annalen der Hydrographie etc. 1904, Tafel 23 Fig. 3.)

Das Bild und der Vorgang jeder der beiden symmetrischen Hälften dieser Erscheinung wird nun natür-

lich dadurch nicht gestört, daß etwa vor und hinter der Platte eine senkrecht zu ihr d. i. in der allgemeinen Stromrichtung verlaufende Scheidewand das Wasser teilt. So stellt uns Prof. Ahlborn's Abbildung in ihrer einen Hälfte schließlich den Vorgang dar, wie er sich hinter einem Stack, das aus dem Ufer heraustritt, vollzieht.

Genau in gleicher Weise geht die Bewegung hinter einer Wand vor sich, die sich dem Winde vom Erdboden oder der Wasseroberfläche aus entgegenstellt. Befindet sich leewärts von der ersten Wand in einiger Entfernung hinter der Wirbelmitte eine zweite Wand, so kann dieselbe die Wirbelbewegung im wesentlichen nicht stören; sie wird eher dieselbe noch verstärken, indem der etwa gegen die Vorderseite dieser zweiten Wand stoßende Wind nach der Innenseite abgelenkt.

Zwischen der äußeren allgemeinen Stromrichtung und dem inneren Gegenstrom befindet sich eine Fläche, in der überhaupt keine Luftbewegung stattfindet. Denn von innen nach außen fortschreitend trifft man nacheinander auf Luftbewegungen, die nur allmählich aus der einen in die entgegengesetzte übergehen. Befindet sich in dieser Fläche wieder eine Wand, die also in der Windrichtung verläuft und zwischen der und den beiden senkrecht zu ihr stehenden Wänden die Luft frei zirkulieren kann, so kann auch diese die Bewegung nicht stören.

Nun zeigen Prof. Ahlborn's photographische Bilder, daß die Fläche, in der keine Bewegung stattfindet, wo also die Wand ohne Störung des Vorganges angebracht werden kann, ganz oder nahezu in einer Ebene liegt, die in der allgemeinen Strom-, d. h. Windrichtung durch die äußere Kante der ersten dem Winde entgegenstehenden Wand geht. Die quer zum Winde stehende Vorder- und Hinterwand, die innere, jene beiden oben geschilderten Wirbel trennende Scheidewand und die zuletzt angegebene äußere Wand, zwischen welcher und der Vorder- und der Hinterwand ein freier Raum bleibt, stellen uns gewissermaßen einen Schiffsraum mit zwei geöffneten Luken dar, über dessen Deck der Wind hinwegstreicht. Der innere Teil des Wirbels, in dem die Luft entgegen der allgemeinen Stromrichtung d. i. hier dem auf Deck gefühlten

Winde sich bewegt, ist also nichts Anderes als der bekannte Gegenzug im Schiffsraum.

In Wirklichkeit befindet sich nun die leewärts gelegene Luke natürlich nicht unmittelbar an der dem Winde zugekehrten Schiffsseite. Aber die Saugwirkung erstreckt sich nach Ahlborn's experimentellen Untersuchungen über eine große Strecke hinter der der Strömung zuerst entgegenstehenden Wand, so daß auch die etwas zurückstehende leewärts gelegene Luke in den Bereich der Saugwirkung fällt. Überhaupt ist an der Hand von Ahlborn's photographischen Aufnahmen (vergl. Ann. der Hydr. etc. 1904 Tafel 23, insbesondere die schematische Figur 3) leicht zu übersehen, daß sowohl ein in der Stromrichtung übergreifender Rand der ersten quer zum Winde stehenden Wand, als auch eine größere Ausdehnung der in der Mitte des einzelnen Luftwirbels in der Stromrichtung liegenden Wand, d. i. das Schiffsdeck, den Sinn der ganzen Luftbewegung, in dem sie unter den einfachen Verhältnissen sich vollzieht, nicht stören kann. Die hintere Wand spielt, wie wir gesehen haben, an sich nur eine unwesentliche Rolle. Da die natürliche Zirkulation an den in der Umgebung der Luken liegenden Teilen des Decks nicht zur Wirkung kommen kann, so wird der Ab- und Zustrom in den Luken selbst, die diese Strömung ermöglichen, noch verstärkt auftreten. Jedenfalls aber geben uns die Darstellungen Prof. Ahlborn's ein treffliches Bild der Art und des Sinnes der hier besprochenen Luftbewegung. Sie erscheinen wohl entscheidend für die erfahrungsmäßige und theoretische Begründung der Existenz eines Gegenzuges im Schiffsraum.

Daß Decksbauten, Segel und dergl. den Vorgang im einzelnen Falle fördern oder benachteiligen können, liegt nach dem Gesagten auf der Hand. Die allgemeine natürliche Ventilation des Schiffsraumes bildet aber der Gegenzug und da weitere Vorrichtungen die natürliche Ventilation unterstützen, nicht aber derselben entgegenarbeiten sollten, so ergibt sich die Art und Weise, wie dieselbe in Wirksamkeit zu setzen ist, von selbst, so, wie der Hamburger Nautische Verein auch die Fragen der See-Berufsgenossenschaft beantwortet hat.

## Die Entwicklung der Handelsmarine\*).

Die Schifffahrt im Altertum scheint so alt zu sein wie überhaupt das Menschengeschlecht, und wenn wir auch von den Anfängen einer solchen keinerlei Mitteilung haben, so gibt es doch keine Nachrichten aus den ältesten geschichtlichen Zeiten, welche nicht gleichzeitig Mitteilungen bringen über Handels- und Kriegsschiffe, doch wollen wir in dem gegenwärtigen Vortrage nur die Handelsschifffahrt besprechen und Kriegsfahrzeuge gänzlich unberücksichtigt lassen.

\* Vortrag des Herrn Direktor F. Plass, im Nautischen Verein zu Hamburg am 27. März.

Sollte die Wiege der Menschheit bzw. das erste Erreichen einer gewissen Kultur an den Ufern des Euphrat und Tigris zu suchen sein, so wissen wir, daß dort schon in den ältesten Zeiten Schiffe aus Weiden mit Tierhäuten überzogen gebaut wurden, welche nicht allein diese Flüsse befahren, sondern auch über das Schad-el-Arab hinaus Handel mit Vorder-Indien betrieben.

Aus der Bibel kennen wir die Geschichte von der Arche Noah, und die Tatsache, daß hier die genauen Maße angegeben sind, läßt mit Sicherheit darauf schließen, daß auch zu dieser



Zeit schon ältere Fahrzeuge zur Verfügung standen. Auch wissen wir, daß die alten Ägypter sowohl auf dem Nil, als auch im Delta desselben schon 2000 Jahre vor Christi Geburt Schifffahrt betrieben, ja sogar etwa um das Jahr 1280 vor Christi Geburt versuchten, einen Kanal vom Nil nach dem roten Meer zu bauen. Auch die ältesten Aufzeichnungen der Griechen zeigen im sogenannten Argonautenzuge, daß schon ein starker Schiffsverkehr vorhanden war, und wenn auch vielleicht in erster Linie zu Kriegszwecken, so ist doch sicher anzunehmen, daß auch schon ein Küstenverkehr im allgemeinen Gebrauch war. Vor den Griechen waren schon die Phönizier große Seefahrer und Handelsleute, denn es ist bekannt, daß sie an den verschiedensten Plätzen des Mittelmeeres Handelsniederlassungen errichteten, ja sogar, daß sie über die Säulen des Herkules hinaus die Küsten des westlichen Atlantiks befuhren und bis in diejenigen Gegenden vordrangen, wo sie gegen ceramische und Metallartikel Bernstein eintauschen konnten. Wenn auch nicht angenommen werden darf, daß gerade dieses Volk schon bis in die Ostsee gedrungen ist, so steht dies doch von den Römern fest, ja sogar, daß diese eine Handelsstraße die Wolga hinauf nach der Ostsee besaßen.

Naturgemäß konzentrierte sich die ganze Schifffahrt im Altertum auf eine solche längs den Küsten, denn es existierte noch kein Mittel, Ortsbestimmungen auf hoher See zu machen; auch wurde wohl nur am Tage gefahren, denn die Schiffe waren mit Ausnahme der Kriegsfahrzeuge meistens ohne Deck und von recht geringer Größe, doch sind einzeln auch unverhältnismäßig große Bauten bis zu 4000 T. jetzigen Maßes vorgekommen, die aber, nur für besondere Zwecke erbaut, sich sehr bald untauglich erwiesen.

Es muß schon in dem tiefsten Altertum eine recht erhebliche Privatschifffahrt stattgefunden haben, ganz besonders unter römischer Zeit, denn die Kiesenstadt Rom mit ihren 2 Millionen Einwohnern verlangte eine ungeheure Verproviantierung mit Lebensmitteln, und so sehen wir einen außerordentlich regen Verkehr zwischen Rom, Alexandria, Byzanz, der karthagischen Küste und Spanien, denn hier waren die Hauptlieferanten von Getreide, abgesehen von dem näher liegenden Sizilien, und müssen die Alten schon recht weit vorgeschritten gewesen sein in ihren verschiedenen Schifffahrtsanlagen, denn schon im Jahre 300 vor Christi Geburt entstand bei Alexandria der erste Leuchtturm »Pharus« genannt, und 300 Jahre vor Christi Geburt erbaute die derzeit kleine Republik Rhodos die berühmte Metallfigur, welche auf beiden Hafenmolen stehend, die Schiffe unter sich hindurch in den Hafen ließ, und mit hoch erhobener Hand, ein weithin leuchtendes Feuer für die Nacht zeigte.

Auch ist es wohl wahrscheinlich, daß schon in allerältesten Zeiten ein Verkehr mit dem fernen Osten existierte, und sowohl die Bibel zeigt aus der jüdischen Geschichte, wie auch andere Aufzeichnungen, daß ein reger Verkehr mit den sog. Gewürzinsel und dem Lande Ophir bestand, welches letzteres wohl in der Gegend des heutigen Deutsch-Ostafrika zu suchen ist.

Auf diesen Zügen müssen die Alten auch die Magnetnadel kennen gelernt haben und aller Wahrscheinlichkeit nach von den Malaien oder Chinesen, denn schon im Jahre 300 nach Christi Geburt ist dieselbe dort bekannt und wird von allen Schiffen südweisend benutzt, also auch hier im Gegensatz zu den westeuropäischen Völkern. Ein solche Magnetnadel wurde auf einem Stückchen Kork befestigt, in einem Topf mit Wasser schwimmen gelassen und auf diesem Wege die Himmelsrichtung festgestellt, während die Erfindung, die Magnetnadel mit einer Windrose zu verbinden und freischwebend auf einer Gleichgewichtsnadel zu benutzen, erst ausgangs des Mittelalters bekannt wird.

Vermutlich sind die alten Völker schon bedeutend nach östlichen Gegenden vorgedrungen, von wo sie Spezereien und Gewürze holten, doch war ihnen der Süden noch relativ unbekannt, und als in der Mitte der Kaiserzeit eine große Expe-

dition ausgerüstet wurde, um das märchenhafte Land Ophir wieder aufzusuchen, geriet die Expedition bei ihrer Rückkehr in Schande und Verachtung, weil sie erzählte, mittags um 12 Uhr die Sonne im Norden gesehen zu haben, eine Behauptung, die kein Römer für möglich halten konnte, da die Weltanschauung sich noch fest in der Annahme konzentrierte, daß die Erde die Form eines Tellers, umflossen vom Oceanus, habe.

Zuerst in der spätrömischen Zeit beginnt ein regelmäßiger Verkehr über Gibraltar hinaus, sowohl nach Süden bis etwa in die Gegend des Golf von Guinea, als auch nach Norden, und auf letzterem Wege bis in die Flüsse Elbe und Weser nach Großbritannien und dann nach Plätzen der Ostsee, doch waren dies in der Hauptsache Handels- und Tauschunternehmungen, wo gegen römische Töpferwaren und Metallgegenstände ein Einkauf von Bernstein stattfand.

Eine eigene Schifffahrt in den Nordmeeren existierte für Handelszwecke wohl noch nicht, obgleich bereits in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung die nordischen Völker mit ihren Wikinger- und Drachenbooten Raubzüge begannen, die vorläufig allerdings wohl kaum auf die atlantischen Küsten übergriffen.

Etwa um das Jahr 500 sind die Raubzüge der Normannen unter Hengist und Horea geschichtlich bekannt. In den folgenden Jahren finden große Expeditionen nach England und Grönland statt, und wir haben alle Ursache anzunehmen, daß speziell über die Insel Island hinaus das Festland von Amerika erreicht wurde, steht es doch fest, daß man im Jahre 1001 von Island aus bis nach Rhode Island vordrang und daß auch an diesen Küsten Niederlassungen gegründet wurden, die sich bis nach dem jetzigen Staate Carolina südwärts ausdehnten, ja es wird sogar in letzter Zeit mehr als wahrscheinlich, daß selbst Brasilien derzeit von Normannen besucht wurde, denn im Innern dieser Provinz sind Trümmer vorgeschichtlicher Städte aufgefunden, deren Steindenkmäler einzelne Inschriften in isländischer Sprache zeigen.

Bestanden die Handelsschiffe der alten Mittelmeer-Reiche in der Hauptsache aus Fahrzeugen in der Größe von 40—50 T. höchstens, mit einem Mast und einem sogenannten lateinischen Segel, so wurde dieser Typ im allgemeinen nur für Kriegsschiffe geändert, wo es natürlich zum Zweck der Bewegung erforderlich wurde, Ruderbänke über einander anzulegen, wodurch Decksbauten und andere Mittel erfunden werden mußten. Ein Steuer in unserem Sinne konnte man meistens noch nicht, sondern dem Schiffe wurde die Richtung durch zwei Seitenruder erteilt, und erst ganz langsam entwickelte sich die jetzige Form.

Wir müssen annehmen, daß im allgemeinen um das Jahr 800 irgend welche Handelsschifffahrt bemerkenswerter Art in der Nord- und Ostsee noch nicht existierte, denn die wenigen römischen Schriftsteller, die uns Berichte aus der ältesten Zeit geben, erwähnen nichts von solchen, dagegen wird z. B. mitgeteilt, daß in den Mündungen der Elbe und Weser ein tatkräftiger, aber ziemlich unzugänglicher germanischer Volksstamm, die Chauken, gewohnt habe. Dieselben hätten auf selbst aufgeworfenen Hügeln gewohnt, kein Vieh besessen, von Fischen gelebt und Erde gebrannt. Gerade der letztere Umstand mußte der römischen Welt ungemein auffallen, da Torf zu Feuerungszwecken dort unbekannt war, und man sich kein Bild von einer solchen Erde zu machen vermochte.

Nach dem Verfall des römischen Reiches entwickelte sich die Handelsschifffahrt in ziemlich unveränderter, doch quantitativ stark vermehrter Weise unter der großen Zahl der selbstständig gewordenen einzelnen Provinzen, und ganz besonders übernahmen die italienischen Republiken in dieser Hinsicht die Führung.

Waren im frühen Altertum Alexandria, Byzanz und Rom die Zentren des ganzen Handelsverkehrs, so entstand jetzt eine bedeutende Schifffahrt, ausgehend von den Republiken

Venedig und Genua, und zurzeit der Kreuzzüge 1096—1270 sehen wir, daß außer Kriegsfahrzeugen schon eine außerordentliche Zahl von Handelsfahrzeugen jeder Art zur Verfügung stand. Ganz besonders im griechischen Archipel entwickelte sich unter Führung von Rhodos ein gewaltiger Handel nach allen Richtungen, bis durch die Eroberung von Byzanz 1453 seitens der Mohamedaner ein großer Teil des Ostens in Stagnation geriet, später aber in Form von Seeräuberei außerordentlich aufblühte und der christlichen Welt gewaltige Schäden verursachte.

Der Handel nach dem übrigen Europa ging im frühesten Alter, den Flußthälern folgend, über Land, und Städte wie Aachen, Köln, Mainz, Nürnberg, Augsburg, nahmen die Führung, und zwar nicht allein im Inlandsverkehr, sondern insofern auch zur See, als viele dortige Kaufleute zu ihren Handelszwecken Schiffe bauen mußten und auf diesem Wege die Beförderung ihrer Waren selbst übernahmen, denn eine Beförderung auf dem Wege der Frachtschiffahrt als fremdes Eigentum gegen Entgelt existierte noch nicht. Wir wissen z. B., daß schon im Jahre 1000 nach Christi Geburt vom »Mare Germanorum«, der jetzigen Nordsee, aus ein Schiffahrtsbetrieb, besonders der Friesen bis nach Köln und England existierte, ja daß Hamburg, Bremen und Magdeburg bereits im 9. Jahrhundert einen ausgesprochenen Handelsverkehr in Küstenschiffahrt besaßen, welcher später durch den sog. Hansabund zur größten Blüte gelangte. Die Gründung des letzteren geschah nicht plötzlich und in kurzer Zeit, sondern es trat eine ganze Reihe von Übergangsstadien ein.

Im Jahre 1210 verband sich Hamburg mit Lübeck zur gemeinsamen Abwehr der Seeräubereien, denn die ganze erste Hälfte des Mittelalters ist ein ununterbrochener Kampf des Handels gegen Raub zur See, und waren es zuerst die Wikinger, dann die Normannen, welche die See nicht nur im Norden, sondern auch im Atlantik, später sogar bis an die Küsten Italiens unsicher und gefährlich machten, so waren es später besonders die Friesen, Dänen und Schweden.

Die langsam sich auch in der Ostsee entwickelte Schiffahrt, die ebenfalls nur mit kleinen Küstenfahrzeugen aufgenommen wurde, veranlaßte die Kaufleute, sich zu gegenseitigem Schutze zu vereinigen, dann auch bestimmte Plätze gewissermaßen als Ruhepunkte für den Seeverkehr zu wählen, um von dort aus ihre Interessen besser zu verteidigen.

So entstand im Jahre 1229 ein Verein deutscher Kaufleute in Wisby auf Gothland, der sehr bald von allen Seiten großen Zulauf erhielt, kräftiger wurde und sich später mit dem mittlerweile ebenfalls aufblühenden Hansabunde zu gemeinsamem Schutz und Trutz verband.

Der Name »Hansa« entstand in der alten Schreibweise dadurch, daß die Städte, die sich ursprünglich verbanden, als Städte an der See belegen bezeichnet wurden. Man schrieb »An-See-Stadt«, und erst später schlossen sich diesem Bunde auch eine große Zahl inländischer, langsam emporblühender Städte an, die auch ihrerseits Schiffe laufen hatten, und nun zum Schutze ihres Handels nach allen Richtungen hin Seekriege führten und zwar jahrhundertlang gegen Seeräuber jedweder Abstammung, dann auch gegen Fürsten und Herzöge, und sich für eine große Spanne Zeit zum Alleinherrscher in den nordischen Meeren machten. Die Kaufleute verstanden es, in jeder Richtung ihre Interessen wahrzunehmen und ganz besonders durch Baarvorschüsse an die Fürsten Privilegien zu erlangen und durch lange Jahre zu behaupten; z. B. hatten die deutschen Kaufleute aus Köln und der Hamburger Gegend schon im Jahre 979 Privilegien in London von König Ethelred II. erhalten, aus welchen später durch Anschluß an den Hansabund der berühmte Stahlfhof in London hervorging, in dessen Hände der ganze Handel mit England als ausschließliches Privilegium bis zum Jahre 1597 gelegt wurde,

und erst im Jahre 1853 wurde der noch immer existierende Stahlfhof an Privatleute verkauft.

In England wurden die Hansen Easterlinge genannt, weil sie ursprünglich aus dem Osten, aus der Ostsee und der Elbe kamen, und aus diesem Namen entstand der Abgott jedes Engländer bis in die jetzige Zeit, das Münzzeichen »Pfund Sterling«.

Trotz der vielen Seeräubereien blühte der Handel auf, blieb aber immerhin vollständig auf die Küsten beschränkt, denn ins weite Weltmeer wagte sich noch niemand, zumal es keine Mittel gab, die Breite und die Länge eines Schiffsortes auch nur annähernd zu bestimmen.

Harte Kämpfe hatten die Hanseaten durch Jahrzehnte zu bestehen, und manche Maßregel, die sich im Anfang zu gunsten des Handels erwies, artete schließlich zu großen Gefahren aus; z. B. als die Hansestadt Stockholm von den schwedischen Herzögen belagert wurde und ausgehungert zu werden drohte, stellten die Hansen Freibriefe auf, um dieselbe mit Lebensmitteln (Viktualien) zu versorgen. Aus diesem Umstand bildeten sich später die furchtbaren Seeräuber-Vereinigungen der Viktualien-Brüder mit ihren berühmten Führern Stöttebeker, Michels etc., welche dem Hansabunde die allerschwersten Wunden schlugen.

Im 13. Jahrhundert dehnte sich die Schiffahrt langsam vom westlichen Teile des Mittelmeeres ausgehend nach den spanischen Süd- und Westhäfen, und das kleine Portugal fing an, die Führung an sich zu reißen. Je mehr Genua und Venedig an Einfluß einbüßten, je mehr hob sich die Schiffahrt auch dort; die Kaufleute zogen sich nach Barcelona, Cadix, Lissabon und Oporto hin, und da noch immer keine Trennung existierte zwischen Reeder und Kaufmann, sondern der eine gleichzeitig das andere sein mußte, wollte er in größerer Weise sein Geschäft betreiben, so verlegten sich langsam die Zentralmärkte von Augsburg und Nürnberg etc. nach dem äußersten Südwesten.

Mittlerweile hatte man durch deutsche Gelehrte ein Mittel gefunden, den Schiffsort durch Mondstrecken annähernd festzustellen und gleichzeitig Schiffe gebaut, die sich für größere Touren widerstandsfähig erwiesen, wenn sie auch in ihren Größen noch kaum 200 Tonnen unseres jetzigen Maßes überstiegen.

Da durchweg noch jedes Land seine eigenen Einwohner durch Bodenprodukte ernähren konnte, konzentrierte sich der Handel in erster Linie auf Bekleidungsstoffe, Gewürze und feinere Kolonialwaren, und eben weil die letzteren in vornehmlicher Weise von alters her durch das rote Meer von fernen Südosten kamen, so trat das Begehren immer mehr in den Vordergrund, diese sogenannten Gewürzinseln in direkter Fahrt zu finden, und groß war der Einfluß, als im Jahre 1498 das Kap der Guten Hoffnung entdeckt wurde und 1499 Vasco da Gama zum ersten Male Indien auf diesem Wege erreichte.

Die Schiffe, welche zu diesen Fahrten im Atlantik gebraucht wurden, waren von eigentümlicher Bauart, mit festem Deck und meistens zwei Masten versehen, waren sie vorn und hinten ganz ungewöhnlich hoch, vorn um den Wellen zu begegnen, hinten um einen größeren Ausblick zu haben, doch blieben die Schiffe recht schwer zu lenken und zu lenken, und waren äußerst langsame Segler, zumal es vollständige Gewohnheit war, niemals bei Nacht zu segeln, sondern für diese Periode der Dunkelheit die Segel einzuziehen.

Einen fernerer gewaltigen Einfluß übte die Entdeckung Amerikas, die im Jahre 1492 durch Columbus stattfand, wenn sie auch erst im Laufe der nächsten 20 Jahre langsam anfang, den ersten Einfluß auf die Handelschiffahrt auszuüben. Leider ist es einer Reisebeschreibung eines Deutschen mit Namen Waldseemüller zu verdanken, daß der neu entdeckte Erdteil den Namen »Amerika« erhielt, nur deshalb, weil dieser Reise, etwa um das Jahr 1507 von einem Kapitän Amerigo

Vespucci geführt war. Einige Jahre später 1519—1522 umsegelte Magelhaen die Südspitze des neu entdeckten Kontinents.

Auf die allgemeine Schifffahrt hatten diese Entdeckungen in der ersten Zeit noch wenig Einfluß. Es waren Kriegsschiffe und Regierungsexpeditionen, welche ausgesandt wurden, neue Länder zu entdecken, und bei den durchschnittlich ungeheuer lange dauernden Reisen gegen jetzige Verhältnisse kamen erst recht spät kaufmännische Expeditionen zu Tage, die ihrerseits wieder ausschließlich auf Tauschhandel angewiesen waren, und daher überaus lange Zeit erforderten.

In diesen Zeiten waren es die großen Firmen der Fugger und Welser in Augsburg und Nürnberg, welche glaubten, den neuen Entdeckungen praktisch Rechnung tragen zu sollen und welche schon früher direkte Handelsverbindungen mit eigenen Schiffen mit Calicut in Vorderindien versuchten und später von Kaiser Karl V. das Gebiet nördlich von Orinoco verliehen erhielten, welches sie »Klein Venedig« oder Venezuela nannten.

Die Schifffahrt in der Nordsee war im großen und ganzen ziemlich unverändert geblieben, nur traten unaufhörlich schwere Kämpfe der politischen Reiche ein, bei welchen naturgemäß die Privatschifffahrt aufs äußerste geschädigt wurde durch Kaperungen jeder Art, ferner entstand für den Verkehr des Mittelmeeres und die Küsten der iberischen Halbinsel langsam steigend immer mehr die Turkengefahr, das Seeräubertum der sogenannten Barbaresken-Staaten. In der Mitte des 16. Jahrhunderts, wo noch allgemein die nordische Schifffahrt im Winter gänzlich stilllag, bildeten sich langsam gewisse Gebiete regulären Betriebes aus. So lernen wir um das Jahr 1560 in Hamburg und teilweise auch in Bremen als besondere Routen kennen die Schonen-, Flandern-, Island-, Bergen-, Archangel- und Engellands-Fahrer, und besonders die Einwanderung der ihrer Religion wegen aus den Niederlanden vertriebenen Bürger nach Hamburg gab einen ungeheuren Ansporn, die bisher geringfügigen deutschen Seeunternehmungen auszudehnen, weil langsam steigend sich der Warenhandel ein gros stark von portugiesischen Plätzen nach niederländischen gezogen hatte, speziell nach Gent, Brügge, Amsterdam und Antwerpen, und die von dort eingewanderten Kaufleute große Erfahrungen mitgebracht hatten.

Der englische Handel war um diese Zeit noch nicht irgendwie von Bedeutung, denn erst 1597 erlosch das Privilegium der allerdings langsam sinkenden Hansa in England.

Zur Sicherheit der Seeschifffahrt bei den kriegerischen Verhältnissen, besonders bei den schweren Kämpfen zwischen Engländern, Niederländern und Spaniern griff man häufig zu dem Mittel, eine ganze Flotte Kauffahrteischiffe von Kriegsschiffen begleiten zu lassen. Man nannte dies »Convoystellen«, und auch Hamburg hat während der Dauer von etwa 120 Jahren manche Veranstaltungen auf diesem Gebiete gemacht, die aber im ganzen und großen nicht sehr zu seinem Ruhme beigetragen haben.

Aus dem langsam sich hebenden Verkehr traten ganz besonders einzelne Plätze hervor; Lissabon, Amsterdam, London gaben langsam an sich zu entwickeln, und es entstand speziell in Hamburg ein sehr starker Seeverkehr dorthin, der schließlich jedoch durch Konkurrenz zu so unheilvollen Zuständen führte, daß durch Gesetze der Staatsbehörden eine Art von regelmäßigen Linien erzwungen wurde, die sogenannte Beurthfahrt. Dieselbe bestand darin, daß auf diesen Linien eine bestimmte Anzahl von Schiffen zugelassen wurde, welche nach einander abfahren mußten, wobei jedes Schiff eine begrenzte, bestimmte Ladezeit besaß, dann voll oder halbvoll segeln mußte, um dem nachfolgenden im Laden Platz zu machen.

Es entstand also auch hier ein gewisses Privilegium, und diese Einrichtungen kennen wir aus Plätzen wie Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen und haben diese Beurthfahrten bis zum Jahre 1818 noch in Hamburg existiert. Es waren ganz

bestimmte Abgaben und Vorschriften vorhanden, denen jeder Einzelne sich fügen mußte.

Ganz besonders in Hamburg vollzog sich der englische Handel und alles, was mit Seeschifffahrt zu tun hatte, ausschließlich in niederländischer Sprache. Es war gewissermaßen die allein maßgebliche Handelssprache, und wurden alle Schiffsakts-, Versicherungs- und sonstige Urkunden so abgefaßt; sogar der erste Dispatcheur, der notwendig wurde, wurde im Jahre 1635 von Amsterdam verschrieben.

Auch in der Ostsee hatte sich mittlerweile ein ungemein starker Küstenhandel entwickelt, der bis Archangel im Sommer hinaufging, sich aber in seltenen Fällen bis zur Nordwestspitze Frankreichs, der letzten Hochburg der Normannen, ausdehnte.

Die gesamte Schifffahrt nach überseeischen Ländern konzentrierte sich noch immer auf die holländischen Städte, und von dort aus fand durch Küstenschifffahrt die Verteilung der Produkte nach allen Richtungen statt. Es war die Glanzzeit der Niederlande, in welcher der ungeheure Geldverkehr sich derartig konzentrierte, daß z. B. die Wechselkurse des gesamten Verkehrs in Europa und ebenso nach den mittlerweile langsam entstehenden überseeischen Plätzen immer nur auf Amsterdam lauteten und von dort zum Ausgleich gebracht wurden.

Im Beginn des 17. Jahrhunderts sehen wir die Schifffahrt schon einen gewaltigen Aufschwung nehmen; es finden regelmäßige Fahrten statt nach Ostindien, den Sunda-Inseln, Brasilien, Golfhäfen etc. und langsam, aber nur vereinzelt, fangen auch Hamburger und Bremer Reeder an, Schiffe auf die Hochsee zu senden, doch hatten dieselben mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, da die Fahrzeuge häufig schwer durch Bohrwürmer mitgenommen zurückkehrten. Man begann langsam, den Schiffen einen Bleibesatz zu geben, während das später gebräuchliche »yellow metal« erst 100 Jahre später erfunden wurde.

Mit dem Jahre 1651 beginnt ein ausgesprochener Wendepunkt im Verkehr der gesamten europäischen und auch überseeischen Seeschifffahrt durch den Erlaß der berühmten englischen Navigations-Akte.

Nach dem endgültigen Niedergang des Einflusses der Hansa, welcher sich in England bis zu allerletzt erhalten hatte, fing die dortige Schifffahrt an aufzublühen, stieß aber überall auf die Interessen der Niederlande, welche sich eben in Gesamtbesitz des Handels befanden, und diese unausgesetzten Klagen führten dazu, daß die englische Regierung jeder fremden Flagge den Küstenhandel verbot und Importe nach England nur mit englischen Schiffen oder mit solchen fremden Schiffen gestattete, welche direkt aus ihrem Heimathafen nach England kamen. Gleichzeitig wurden bestimmte Routen und Fahrten den nationalen Schiffen ausschließlich vorbehalten, und konnte es ja selbstverständlich nicht ausbleiben, daß jeder fremde Staat, durch diese Akte aufs äußerste bedrückt und in seinen Interessen gefährdet, gleiche Maßregeln einschlug, z. B. durfte kein fremdes Schiff in holländischen Besitzungen im Osten laden oder löschen etc.

Wurde im Anfang die Wirkung dieser Akte noch nicht so fühlbar, so verstärkte sie sich doch von Jahr zu Jahr, und große Gebiete des Imports und Exports wurden den verschiedensten Nationen außerordentlich erschwert, teilweise unmöglich gemacht. Als schließlich aus den schweren Kämpfen der Engländer mit den Niederländern, die natürliche Folge der Schiffsakts, nach ursprünglich starken Siegen der Niederländer langsam deren Ruhm niederging und England die führende Macht auf der See wurde, verschob sich der Gesamt-Seeverkehr ganz außerordentlich zu gunsten Englands, woran auch die folgenden schweren Kämpfe mit Spanien nichts zu ändern vermochten. Nebenbei wurden um die Mitte des 18. Jahrhunderts die Barbaresken-Staaten immer kühner und



segelten mit ihren Piratenschiffen selbst bis an die spanischen und portugiesischen Küsten, um dort Handelsschiffe derjenigen Nationen abzufangen, welche sich nicht durch Jahres-Kontributionen die Freundschaft für vieles Geld erkaufte hatten.

Seitens Deutschlands speziell war unter dem Großen Kurfürsten ein starker Vorstoß gemacht worden, um Interessen zur See zu gewinnen. Es wurden Expeditionen an die westafrikanischen Küsten geschickt, in Guinea Kolonien angelegt, mit Kriegsschiffen geschützt und in Handelsinteressen hochgezogen, doch mußten diese Versuche später leider vollständig verschwinden, da die politischen Verhältnisse im Innern Deutschlands ein Zusammenfassen der Gesamtmacht nicht gestatteten.

Die sogenannte Türkengefahr wurde speziell für die deutschen Schiffe, bezw. da man eine deutsche Flagge nicht kannte, für die Hamburger Schiffe so gefährlich, daß sich kein Schiff mehr ins Mittelmeer wagen durfte, und selbst der Handel mit Portugal, der immer recht bedeutend war, in Verfall geriet, wurden doch die Mannschaften der Hamburger Schiffe in die Sklaverei geschleppt und mußten dort für schweres Geld losgekauft werden. So mußte z. B. jedes Schiff, welches überhaupt in den Atlantik in See ging, eine Versicherung gegen Türkengefahr nehmen, welche der staatlichen Ranzonierungskasse übergeben wurde, deren Zweck es war, aus den Versicherungsgeldern Loskauf zu versuchen. Ferner entstanden andere Wohlfahrts-Vereinigungen mit gleichem Zwecke, z. B. das uralte Institut der »Stücke von Achten«, welches noch heute, wenn auch mit anderen Wohlfahrtseinrichtungen besteht. Es bildeten sich die antipiraten Vereine, um Gelder zu sammeln, doch betrugen noch in den Jahren 1815—1825 die Verluste deutscher Reeder zwischen Varel und Memel 32 Millionen Banco.

Die napoleonischen Kriege vernichteten Handel und Schifffahrt der kontinentalen Mächte auf weite Strecken, und nur England konnte seine ganze Kraft auf überseeische Unternehmungen legen, und ist der Niedergang des Kontinents der Grundstein zu Englands Reichtum geworden.

Nachdem wieder Frieden ins Land gekommen, hob sich die Schifffahrt, und es kam eine lange Periode anhaltenden besten Verdienens, doch waren auch jetzt noch immer die Schiffe relativ recht klein und überstiegen selten eine Größe von 300 T., nicht weil man größere nicht bauen konnte, hatten doch die aufblühenden Vereinigten Staaten bewiesen, daß dieses sehr wohl möglich sei, sondern jeder Reeder scheute sich, einen größeren Bau zu unternehmen aus der Befürchtung, an einem einzelnen Platze nicht genügend Gut bekommen zu können, um das Schiff damit zu füllen, dann auch, daß er in Wahl der einzulaufenden Häfen durch den vermehrten Tiefgang beschränkt werde.

Wenn auch langsam ein überseeischer Verkehr mit deutschen Schiffen eintrat, so war derselbe doch bis zur Mitte des Jahrhunderts recht geringfügig; existierten doch z. B. im Jahre 1846 unter den mehrere 100 betragenden Seeschiffen, die in der Ostsee beheimatet waren, nur drei, welche Metallbeschlag besaßen und somit nach tropischen Häfen vorsegeln konnten. Wenn auch in Hamburg und Bremen dieses Verhältnis sicher ein bedeutend besseres war, weil neben dem nunmehr stark ausgebildeten Frachtverkehr für fremde Rechnung noch viele Schiffe auf kaufmännische Expeditionen gesandt wurden, so war doch immerhin die Zahl der überseeisch verkehrenden Schiffe noch gering. Als z. B. der Hamburger Reeder F. Laeisz im Jahre 1840 sein erstes Schiff »Carl« in Lübeck in einer Größe von 500 Tons bauen ließ, entstand, im Hamburger Hafen angekommen, eine Völkerwanderung, um dieses, derzeit ungeheuer groß geschätzte Schiff anzustarren.

Langsam wuchs das Quantum der Handelsgüter, und ganz besonders entstand durch Anwendung der Dampfkraft Bedarf an Kohlen, so daß größere Schiffe Aussichten bekamen, Vollladung zu erhalten, und mit diesem Umstande fing das all-

gemeine Reederei-Geschäft an aufzublühen und es folgte eine Periode relativ guten Verdienstes mit Segelschiffen zwischen 1840 und 1870, zumal als im Jahre 1855 die allerersten eisernen und Komposit-Schiffe gebaut wurden, welche letztere sich allerdings im Laufe der Zeit nicht bewährten, und die Wege des Gesamthandels dazu führten, daß nicht nur große Mengen Waren vom Auslande nach Europa importiert werden konnten, sondern gleichzeitig Export-Artikel in größeren Massen entstanden, um auch für die ausgehenden Schiffe Verdienst zu finden.

Seit dem Jahre 1870 ist die Größe der Schiffe im allgemeinen für die Hochseeschifffahrt intensiv gewachsen trotz der Dampfschiffe, doch beschränkt sich die Ladung dieser Fahrzeuge auf gewisse große Massen-Artikel wie Kohlen, Salpeter, Guano, Wolle, Jute etc., so daß am Ende des vorigen Jahrhunderts Segelschiffe bis zur Größe von 4000 Tons entstanden, doch gingen dafür viele Fahrzeuge mittlerer Größe, das sind Schiffe von etwa 800—1400 Tons ein, da solche mit den großen Schiffen nicht konkurrieren konnten und für die Kleinschifffahrt wiederum nicht genügend waren.

Zum Schluß dürften noch einige Worte über die Entwicklung der Dampfschifffahrt hinzugefügt werden.

Das Projekt, Maschinen durch Dampf zu treiben, ist Jahrhunderte alt, und mancher Versuch ist gemacht worden, aber die Zeit war nicht reif dafür, und erst dem 19. Jahrhundert ist es vorbehalten geblieben, auch diese Frucht als reife Erfindung in die Praxis überzuleiten. Wohl sind die ersten Schiffe kaum Fahrzeuge gewesen, welche ganz besondere Vorzüge besaßen, oder die das gehalten hätten, was man bei ihrer Erbauung erwartet hätte, aber die fortschreitende Erfahrung arbeitete unermüdlich; Verbesserungen folgten auf Verbesserungen, bis sie am Ende des Jahrhunderts einen vollständigen Umschwung in der Massenbeförderung von Gütern zur See erleben durften.

Das erste von Fulton erbaute Dampfschiff war der Dampfer »Clermont« auf dem Hudson-Fluß und der erste Dampfer, der Deutschland besuchte im Jahre 1816 war der Dampfer »Lady of the Lake«. Das Eintreffen dieses Schiffes machte einen ungeheuren Eindruck derzeit, und Tausende zogen hinaus zum Hafen, um dieses angebliche Ungetüm zu sehen, obgleich es nur einige 100 Tons groß war, und selbst die alten Assekuradeure steckten die Köpfe zusammen, erklärten es nun mit Wasser und Feuer zu tun zu haben und verlangten doppelte Prämie. Im Jahre 1819 kreuzte ein Dampfer »Savannah«, 350 Tons groß, zum ersten Male den Atlantik und 1825 entstanden die ersten Anfänge regulärer Linien in Hamburg und auch in England zwischen europäischen Küstenplätzen, nachdem schon im Jahre 1817 auf der Weser Frachtdampfer eingeführt waren.

Die ersten Dampfer wurden ausschließlich durch Räder getrieben, hatten starken Kohlenverbrauch und waren in schweren Stürmen nur deshalb bedingt seetüchtig, weil bei starken Schlingern des Schiffes ein Radkasten zu tief, der andere zu hoch zu liegen kam. Lange hat es gedauert, bis die Anwendung der archimedischen Schraube festes Vertrauen herbeiführte, wurde doch z. B. erst im Jahre 1866 von der englischen Regierung die Erlaubnis erteilt, Postsendungen mit einem Schraubendampfer versenden zu dürfen.

Mit der Einführung der Schraube und später der Compound- und Triple-Expansions-Maschine stieg die Leistungsfähigkeit der Dampfer ungemein und gleichzeitig damit der Warenumsatz, da der Handel mit außerordentlich viel größerer Sicherheit rechnen konnte als früher, sei es in der Zeitdauer, sei es im Frachtenmarkt, und durch das ungeheure Steigen der Bevölkerungsziffern in allen Staaten das Bedürfnis der Ein- und Ausfuhr ins Unendliche stieg.

Speziell für die deutsche Schifffahrt spielte die Gründung der Hamburg-Amerikanischen-Packetschiff-Aktien-Gesellschaft

im Jahre 1847, die mit Segelschiffen ihren Betrieb begann, ebenso die Begründung des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1858, der ursprünglich als Assekuranz-Gesellschaft gedacht, später zu einer großen Reederei anwuchs, eine entscheidende Rolle, und gaben beim Schluß des Jahrhunderts dem deutschen Handelsverkehr ein eigenartig großes Gepräge, zumal zu diesem Zeitpunkt Schiffsgrößen wieder erreicht wurden, die früher vereinzelt versucht, sich aber stets als Fehlschläge erwiesen haben, zweifelsohne weil die Erfahrung noch nicht genügend war. Z. B. der im Jahre 1857 gebaute Dampfer »Groat Eastern« besaß bei 27 400 Tons Tragfähigkeit eine Maschine von 3000 Pferdekraft mit einem Kohlenverbrauch von 7200 T. für eine Reise nach New York, doch zeigte sich sehr bald, daß mit einer solchen Triebkraft nichts auszurichten war, denn unsere jetzigen großen Steamer haben bei ähnlichem

Tonnengehalt Maschinen von zehnfacher Kraft, die natürlich nur anzuwenden sind, wenn das ganze Schiff in seiner Struktur dementsprechend stark gebaut ist, und auch dieses mußte langsam bis zur jetzigen hohen Vollendung gelernt und durch Erfahrung sicher gestellt werden.

Wurde im Jahre 1838 zum ersten Male die Bewegung eines Dampfers durch eine Schraube in die Praxis eingeführt, so brachte das letzte Jahrzehnt des Jahrhunderts die Doppelschraube und wenn wir jetzt einen Blick in die Zukunft werfen wollen, so hat es den Anschein, als wären wir auch hiermit nicht für längere Zeit auf dem Höhepunkt der Leistungsfähigkeit menschlicher Erfahrungen und Geschicklichkeit angelangt, denn sollte sich die Anwendung der Turbinen-Maschinen bewähren, so ist ein weiterer starker Schritt zur Vervollkommenung der allernächsten Zukunft vorbehalten. —

## Jahresbericht des Seemannsamtes zu Hamburg (für 1904).

Dem (in No. 11 bekanntgegebenen) Bericht über das Bremer Seemannsamt sind nun auch die statistischen Angaben über die Tätigkeit des Hamburger Seemannsamtes gefolgt. Nach oben war der Bestand der Hamburgischen Flotte Ende 1904: 278 Segelschiffe mit ca. 3 481 Mann, N.-R. ca. 233 966 t R.; 126 Leichter mit ca. 532 Mann, N.-R. ca. 37 358 t R.; 13 Lustfahrzeuge mit ca. 99 Mann, N.-R. ca. 461 t R.; 591 Seedampfschiffe mit ca. 21 531 Mann, N.-R. ca. 983 367 t R.; 12 Hochsee-Fischereidampfschiffe mit 120 Mann, N.-R. ca. 396 t R.; zusammen 1 020 Schiffe mit ca. 25 763 Mann, N.-R. ca. 1 255 548 t R. gegen 982 Schiffe mit ca. 25 852 Mann, N.-R. ca. 1 245 972 t R. im Vorjahre. Hinzukommen noch 132 Finkenwärder Hochseefischereifahrzeuge mit 393 Mann und 3 922 t R. Mit ihrem Einschluß wurden im vergangenen Jahre durch das Seemannsamt 107 739 Mann (101 043 i. V.) für 5 990 Schiffe (5 731) an- und abgemustert. Erlaubnis zur Anmusterung für nichtdeutsche Schiffe erhielten 2 741 deutsche Seeleute gegen 2012 in 1903 und 2091 in 1902. Unter diesen 2 229 (1700 bezw. 1860) auf englischen, 132 auf brasilianischen (wohl für A. C. de Freitas?), 223 (212 bezw. 141) auf skandinavischen, 35 (21 bezw. 14) auf holländischen Schiffen.

Unter 54 028 für 2691 Schiffe angemusterten Personen waren 3107 Ausländer gegen 2017 in 1903 und 2508 in 1902. Das größte Kontingent stellten mit 980 (788 bezw. 902) die Skandinavier, dann folgen mit 695 (264 bezw. 333) die Österreicher, darauf die Schweizer mit 309 (115 bezw. 339), die Chinesen mit 186 (191 bezw. 289), die Amerikaner (Ver. St.) mit 182 (69 bezw. 136), die Indier mit 161 (33 bezw. 2), die Russen mit 150 (118 bezw. 138), die Holländer mit 146 (92 bezw. 142); bemerkenswert ist noch mit 26 (30 bezw. 21) die geringe Anzahl der Engländer.

Wir kommen nun zum Thema „Desertionen“, dessen Betrachtung uns in diesem Jahre insofern Anlaß zur Freude gibt, als eine ganz bedeutende Abnahme der Desertionsfälle zu verzeichnen ist. Im Jahre 1903, das allerdings einen Rekord aufzuweisen hatte, waren 2565 Personen desertiert, im vorigen Jahre nur 1769. Abgesehen von 1902, wo nur 1714 Desertionen vorgekommen waren, weist 1904 die geringste Desertionsziffer in diesem Jahrhundert auf. Berücksichtigt man, daß seit 1900 die Anzahl Angemusterter von 50 574 auf 54 028 gestiegen ist, dann gibt das letztjährige Ergebnis zu hoffnungsvollen Wünschen nicht unberechtigten Anlaß. Diese Auffassung trifft insbesondere für die Desertionen im Hamburger Hafen zu. Nach den Statistiken der letzten fünf Jahre desertierten im Hamburger Hafen: 1900 818 Personen, 1901 593 Personen, 1902 370 Personen, 1903 455 Personen, 1904 306 Personen. Sieht man von 1902 ab, das sich sehr angenehm hervorhebt, aber trotz der geringeren Gesamtziffer an Desertionen doch für Hamburg

eine größere Anzahl aufweist, als sie für 1904 angegeben ist, dann sehen wir einen allmählichen Rückgang. Ist er auch gewiß mit auf die wachsende Erkenntnis der Seeleute über das ungesetzliche ihres Vorgehens zurückzuführen, so wird doch auch den »Anweisungen auf verdiente Heuer« an Stelle der früher üblichen Vorschußnoten ein gewisser Einfluß kaum abzusprechen sein. Zu derselben Wahrnehmung geben auch die Desertionsziffern für solche Häfen Anlaß, die von Schiffen nach Übersee auf der Ausreise vor Ablauf des ersten halben Monats nach der Anmusterung angelaufen sind. Durchweg ist dort gegen die Vorjahre eine beträchtliche Abnahme an Desertionen zu bemerken. Daß unter den Auslandshäfen die nordamerikanischen an erster Stelle als Absteher der Deserteure figurieren, ist aus den bekannten hier schon wiederholt geäußerten Gründen ebensowenig verwunderlich, wie der hohe Prozentsatz (über 50 pZt.) von Deserteuren unter Stewards, Heizern und Kohlenziehern.

Das Thema »Klagesachen, Strafgerichte etc.« ladet noch zu kurzem Verweilen ein. Von 811 Klagesachen (894 in 1903 und 878 in 1902) wurden 805 (885 bezw. 839) durch das Seemannsamt erledigt und 6 (9 bezw. 39) den Gerichten zur weiteren Verhandlung überwiesen. Anträge auf gerichtliche Entscheidung wurden in 10 (17 bezw. 27) Fällen gestellt. Diese Abnahme der Berufungen gegen den Entscheid des Seemannsamtes ist ein erfreuliches Zeichen für das wachsende Vertrauen der Schiffsleute zur Rechtsprechung des Amtes. In 1119 Fällen (1151 bezw. 1280) wurden Strafanträge der Kapitäne (warum spricht das Seemannsamt noch immer vom Schiffer, diesen Ausdruck kennt doch die neue Seemannsordnung nicht mehr?) wegen verübter Desertionsvergehen der Staatsanwaltschaft überwiesen.

An Strafgeldern, Sühnegeldern und Heuerbeträgen desertierter Schiffsleute wurden M 32 912 (32 419 bezw. 30 766) erkannt; im ganzen also eine, wenn auch nur geringfügige Zunahme. Betrachtet man aber die einzelnen Posten, dann zeigt sich ein ganz anderes Bild, beliefen sich die vom Seemannsamt erkannten Strafgerichte doch nur auf M 6 660 gegen M 15 740 in 1903 und M 14 738 in 1902. Also eine Abnahme um mehr als die Hälfte. Wodurch läßt sich diese auffallende Erscheinung erklären? Zunächst gibt die Rubrik »Sühnegelder« einigen Aufschluß. Im letzten Jahre waren es M 6104 gegen nur M 655 in 1903, und in 1902, sowie in früheren Jahresberichten suchen wir überhaupt vergeblich nach dieser Überschrift. Jedenfalls beweist die Gegenüberstellung dieser Angaben, daß das Seemannsamt mit großem Erfolg bestrebt gewesen ist, dem Geiste des § 128 der Seemannsordnung Rechnung zu tragen. Ein sehr löbliches Vorgehen, das Anerkennung und Nachahmung verdient. Ist es doch ohne allen

Zweifel, daß die Schiffsleute ganz erheblich mehr hätten zahlen müssen, wenn die im Sühnevergleich erledigten Vergehen auf Grund der Strafparagrafen der Seemannsordnung geahndet worden wären.

Als weiteren Grund für den erfreulichen Rückgang der Strafgeelder betrachten wir die Nichtberücksichtigung solcher Strafanträge, die nicht vom Kapitän eigenhändig in das Schiffsjournal eingetragen worden sind. Sind heute auch wohl alle Kapitäne über die Auffassung des Seemannsamtes unterrichtet, so ist zu berücksichtigen, daß sie diese Kenntnis erst allmählich im Laufe des vergangenen Jahres erworben haben. Ist es doch noch nicht allzulange her (September 1903 No. 39), als sich der Vorsitzende des Seemannsamtes (d. h. der Vorgänger des gegenwärtig amtierenden) gegen die hier vertretene Auf-

fassung wandte, wonach es der Wille des Gesetzgebers sei, nur dann Strafanträge zu verfolgen, wenn sie vom Kapitän selbst eingetragen seien.

Im Gegensatz zu der Auffassung des Seemannsamtes über den § 128 der Seemannsordnung scheint die Stellungnahme auswärtiger Seemannskörperschaften zu stehen. Sind doch von diesen an Strafgeeldern  $\mathcal{M}$  8635 (6335 bzw. 3617) eingegangen.

Gewachsen sind auch die eingezogenen Heuerbeträge desertierter Seeleute; sie waren  $\mathcal{M}$  8363 gegen  $\mathcal{M}$  5159 in 1902 und  $\mathcal{M}$  7258 in 1902.

Die Rubrik »Milde Gaben« vermissen wir in diesem Jahre ganz, was sehr bedauerlich ist, kamen auf diesem Wege doch immerhin  $\mathcal{M}$  239 in 1903 und  $\mathcal{M}$  159 in 1902 zusammen.

## Schiffbau.

### Baufaufträge.

Den Stettiner Oderwerken wurde für Hamburger Rechnung der Bau eines **Schraubenfrachtdampfers** von folgenden Abmessungen übertragen: 64 m  $\times$  9,35 m  $\times$  4,6 m; Tragfähigkeit 1125 T. Die Ausführung entspricht den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse  $\star$  100 A/4 K. (E.) Das Schiff erhält eine Maschine von 650 ind. P. S., welche demselben eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen soll.

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft erhielt von der Reederei des Herrn A. Kirsten in Hamburg einen Auftrag auf Lieferung eines für die Linie Hamburg-Rotterdam bestimmten **Dampfers**. Derselbe wird ein Schwesterschiff des der gleichen Reederei gehörigen Dampfers »Maass«.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestellte bei der Werft von Blohm & Voß für ihren Passagier-Expressdienst einen **Neubau vom Typ der Cap-Dampfer** mit einer Geschwindigkeit von 15 Seemeilen.

### Stapelläufe.

Auf der Schiffswerft von C. Lübrüg, Hammelwarden, lief ein von der Braker Heringsfischerei A. G. in Brake der Werft in Auftrag gegebener Heringslogger »Dora« glücklich vom Stapel. Dieselbe Werft hat vor einiger Zeit Auftrag auf Erbauung eines etwa 200 Tons großen Zweimastschoners mit Mittelschwert erhalten.

Auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau A. G., Bremerhaven ist am 21. d. M. der Dampfer »Ellen Rickmers« für eigenen Betrieb vom Stapel gelaufen. Die Abmessungen des für die höchste Klasse unter Spezialaufsicht des Germanischen Lloyd aus S.-M.-Stahl als Volldeckschiff erbauten Dampfers sind: 351'  $\times$  45' 2 1/2'  $\times$  29'; Tragfähigkeit 6000 T. Die »Ellen Rickmers« wird mit einer vom Bremer Vulkan in Vegesack erbauten Triple-Expansionsmaschine von 1700 IHP. ausgestattet.

Am 21. März lief von der A. G. »Weser«, Bremen, für die Kaiserliche Marine der kleine Kreuzer »Leipzig« vom Stapel. Bei einem Displacement von 3925 T. mißt der Neubau: 103,8 m  $\times$  13,2 m  $\times$  7,75 m; die Geschwindigkeit soll bei 10000 ind. Pferdestärken 22 Knoten betragen. Den Dampf liefern 10 Wasserrohrkessel, System »Schulz«, von 15 kg Überdruck mit Einrichtung zum Betriebe mit künstlichem Zug. Die Armierung des Schiffes besteht aus 10 Stück 10,5 cm Schnellladekanonen, 10 Stück 3,7 cm Maschinenkanonen, und 4 Stück 8 mm Maschinengewehren. An Torpedoarmierung besitzt das Schiff 2 Unterwasserbreitseiterohre. Die Besatzung des Schiffes einschließlich Offiziere beträgt ca. 280 Mann.

Am 25. März lief auf der Werft des Rostocker Neptun der von der Reederei Hansen & Closter in Apenrade bestellte **Dampfer**, Baunummer 239, vom Stapel. Der Neubau mißt: 302'  $\times$  41'  $\times$  21' 3". Das Schiff ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd  $\star$  100 A 4 L aus bestem Siemens-Martin-Stahl erbaut. Als Hauptmaschine dient eine etwa 1000 pferdige dreifache Expansionsmaschine in folgenden Abmessungen: 530  $\times$  900  $\times$  14200 mm, gemeinsamer Hub 950 mm. Die Kesselanlage hat eine Heizfläche von etwa 350 qm, der Arbeitsdruck ist auf etwa 13 Atm. berechnet.

### Probefahrten.

Am Montag, den 20. d. M. machte der Dampfer »Helvetia«, der erste der drei zurzeit bei Howaldtswerke, Kiel, im Bau befindlichen und für Rostoff a/Don bestimmten Doppelschrauben-Korndampfer, seine Abnahme-Probefahrt im beladenen Zustande.

Am 22. März erledigte der auf den Howaldtswerken für die Herren Sartori & Berger, Kiel, neu erbaute Frachtdampfer »Hermes«, Bau No. 420, die kontraktliche Probefahrt. Das Schiff, welches eine Tragfähigkeit von 730 T. hat und eine Maschinenleistung von 350 ind. Pf. St. besitzt, erreichte eine Geschwindigkeit von reichlich 10 Knoten. Der Dampfer erhielt bei der Übergabe in die Reederei Sartori & Berger deren Nr. 74.

Der in Rostock von der Aktiengesellschaft »Neptun« Schiffswerft und Maschinenfabrik, für hamburgische Rechnung erbaute Dampfer »Tilly Russ« machte am 21. März seine Probefahrt von Rostock nach Holtenau, wobei eine Geschwindigkeit von 11,75 Knoten erzielt wurde. Die Maschine indizierte dabei etwa 1050 Pferdekkräfte. Das Schiff mißt: 300'  $\times$  41'  $\times$  28' 6"; Tragfähigkeit 4500 Tons d. w.

Am 22. März ging der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg neuerbaute Doppelschrauben-Fracht- und Passagierdampfer »Saturno« zur Vornahme seiner kontraktlichen Probefahrt in See, die in jeder Beziehung zur größten Zufriedenheit der Beteiligten verlief. Das Schiff erreichte eine Geschwindigkeit von 12 1/2 Knoten in beladenem Zustande. Die Abmessungen des Dampfers sind: 290'  $\times$  37' 9"  $\times$  21' 8 1/2", Tragfähigkeit 1280 Tonnen bei einem Tiefgang von 13'. Die Maschinenanlage besteht aus 2 Dreifach-Expansionsmaschinen mit Oberflächen-Kondensation von zusammen 1500 i. HP. Der Dampfer ist nach Bureau Veritas  $\star$  I. Div. 3/3 1. I. G. A. & C. P. gebaut, hat Einrichtungen für 60 Passagiere I. Cl. und 200 III. Cl., elektrische Beleuchtung, elektrische Ventilation, Kühlraum mit Eis- und Kühlmachine und ist in jeder Beziehung der Neuzeit entsprechend ausgestattet.

Am 25. d. M. machte der von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen bei der Flensburger



Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg, im Auftrag gegebene Frachtdampfer **»Ebernburg«**, Stapel Nr. 245, seine Probefahrt, die nach allen Richtungen hin zur vollsten Zufriedenheit verlief. Das Schiff mit einer Tragfähigkeit von reichlich 6100 T. ist nach dem Britischen Lloyd 100 A. I. Spardeck unter Spezialaufsicht erbaut und hat folgende Größenabmessungen: 402' 0" × 51' 9" × 27' 6".

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Am 1. April findet im Hamburger Hafen eine Besichtigung des Deutschen Schulschiffes **»Großherzogin Elisabeth«** und seiner ausgebildeten Zöglinge in Gegenwart zahlreich geladener Gäste statt. Die Hamburg-Amerika Linie wird die Gäste auf Dampfer *Pennsylvania* bewirten.

Als Hamburger Hochsee-Fischdampfer-Gesellschaft ist ein Unternehmen gegründet worden, das die Hochseefischerei mittels erstklassiger neu zu erbauender oder zu erwerbender Dampfer, die auf Hamburg fahren sollen, betreiben will. Das Stammkapital beträgt 70 000 Mark.

Der deutsche Dampfer **»Mannheim«** rettete bei stürmischem Wetter im Nordatlantik durch sein Boot die schiffbrüchige Mannschaft des britischen Schooners **»Kandahar«**. Die Bootsbesatzung bestand aus den Freiwilligen: I. Offizier Scharf, III. Offizier Oldenettel, Bootsmann Reinecke, Matrosen Trepper und Schippers.

Unter Mitwirkung der Howaldtswerke in Kiel hat sich in Kiel eine Gesellschaft zur Herstellung der Capitaineschen Schiffsgasmachine konstituiert.

Am 20. März verstarb Herr Kapitän R. C. Molsen aus Hamburg, langjähriger Prokurist und nautischer Expert der Allgemeinen Seeverversicherungsgesellschaft. Molsen, ein geborener Flensburger, fuhr früher Segler der Firma B. Wencke Söhne und Dampfer der Pacific-Line. Er erreichte ein Alter von 68 Jahren.

### Ausland.

Die englischen Reeder protestieren gegen den Gesetzentwurf, wonach alle englischen Schiffe von wenigstens 1000 Br.-T. einen geprüften Koch an Bord haben müssen. Als Grund geben sie an, daß es im Falle eines Streiks nicht leicht sein würde, einen Koch zu erhalten.

Die englische Admiralität hat die Hafenanlagen in Gibraltar durch eine Verlängerung der bisherigen »neuen Mole«, durch den Bau einer abgetrennten Mole, die parallel mit dem Felsen Gibraltar läuft, und durch den Bau einer Mole für Handelsschiffe verbessert.

## Vermischtes.

**Turbinendampfer.** Unter dieser Überschrift wird der **»Neuen Hbg. Börsenhalle«** unter Bezugnahme auf eine frühere Veröffentlichung über dasselbe Thema von geschätzter Seite geschrieben: »Daran, daß über die Wirtschaftlichkeit der Turbinenarbeit noch wenig abgeschlossene Resultate vorliegen, sollte man sich nicht allzusehr stoßen. Es ist ja nur zu natürlich, daß, wie immer bei derartigen neuen Einrichtungen, der eigentliche wirtschaftliche Wert sich erst mit der Zeit in der Hand des mit mancherlei Handgriffen und Hilfsmitteln eigener Erfindung arbeitenden Praktikers zeigt. Die in der weniger störenden Lage des Maschinenraums, dem Fortfallen der Hin- und Herbewegung von großen Massen bei der

Maschine selbst, der Erleichterung und Vereinfachung von Handhabung und Bedienung liegenden unstreitbaren Vorteile bieten andererseits jetzt schon gerade den in freier Fahrt zu beschäftigenden Turbinendampfern die Perspektive auf ein weites Feld für lohnenden Erwerb. Unsere Reederei sei also auf der Wacht und hüte sich, daß die Turbinen-»Zukunftsmusik« ihr nicht über Nacht plötzlich mit unheimlicher Deutlichkeit in die Ohren klinge. Die deutsche Reederei kann in E. nicht genug davor gewarnt werden, diese wichtige Angelegenheit auf die leichte Achsel zu nehmen. England ist uns an Erfahrung darin bereits beträchtlich voraus, und ich meine, eine weitere Vernachlässigung der Turbine seitens unserer sonst so unternehmungslustigen Reederei könnte zu recht bedenklichen Konsequenzen führen.«

**Prüfungswesen.** Im nächsten Quartal werden in der Provinz Schleswig-Holstein folgende nautische Prüfungen für große Fahrt abgehalten: *Schifferprüfung für große Fahrt*: In Altona, Beginn am 10. April und 2. Juni. — *Seesteuermannsprüfung*: In Altona, Beginn am 14. Juni; in Apenrade, Beginn am 26. Juni. — Im Anschluß an sämtliche vorgenannten Prüfungen findet eine Sonderprüfung in der *Gesundheitslehre* auf Kauffahrteischiffen statt. Ferner ist mit den Schifferprüfungen für große Fahrt je eine Sonderprüfung in der *Schiffs-Dampfmaschinenkunde* verbunden. Anfangs April beginnt in Altona ein neuer Steuermannskursus.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 29. März 1905. Die Leitung der Versammlung lag in Händen des Kapt. Bendix. Das Andenken des verstorbenen Mitgliedes Kapt. R. C. Molsen wird von der Versammlung in üblicher Weise geehrt. Als Mitglied der Verbands-Kommission, die hier in der Osterwoche zusammengetreten wird, um über die Revision der Verbands-Satzungen zu beraten, wird Herr Kapt. Bendix gewählt. Der erste auf der Tagesordnung stehende Gegenstand *»Einteilung der Lotleine«* wird nach längerer sehr eingehender Diskussion dahin erledigt, daß die Versammlung sich einstimmig für folgende Resolution entschied:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg befürwortet, daß im Interesse der Sicherheit der Seeschifffahrt Vorschriften von zuständiger Stelle für einheitliche Einteilung und Markierung der Lotleinen auf allen deutschen Schiffen erlassen werden mögen.«

In dem zweiten zur Beratung stehenden Gegenstande *»Zweites Toplicht für Dampfer«* kam ein Schreiben des Herrn Kapt. Bening-Stettin zur Verlesung, in welchem er, obgleich sonst ein Befürworter des Vorschlages, einer obligatorischen Einführung des zweiten Toplichtes wirtschaftliche und praktische Bedenken entgegenhalten muß, was er an einem Beispiele näher nachweist. Die Versammlung konnte sich dem Standpunkt des Herrn Kapt. Bening aber nicht anschließen und nahm nach einer anregenden Debatte, während welcher der große Nutzen dieses II. Toplichtes allseitig hervorgehoben wurde, folgende Resolution an:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg spricht sich dahin aus, daß die Anregung britischer Schiffsführer, das zweite Toplicht für Seedampfer bestimmter Größe obligatorisch zu machen, nur zu befürworten sei.«

Hierauf wurden die von C. Schroedter zusammengestellten »Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter zu Hamburg und Bremerhaven aus dem Jahre 1904\*)« einer

\*) Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vorm. J. F. Richter) Hamburg.

eingehenden Besprechung unterzogen. Hierbei wurde ausgesprochen, daß das Buch den aktiven Kapitänen zur Lektüre zu empfehlen sei, da es die gerade für den Navigateur in Frage kommenden Gesichtspunkte hervorhebe und außer seiner Kürze gegenüber der amtlichen Berichterstattung auch den Vorzug größerer Aktualität habe. Es wird als erwünscht betrachtet, daß diese Bemerkungen durch die Presse gehen. — Nächste Sitzung am 5. April. Tagesordnung: „Lukenverschluß, Patent v. Schroetter.“

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 23. März abgehaltenen Versammlung wurden 6 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Der Verwaltungsrat machte bekannt, daß der Witwe eines verstorbenen Mitgliedes das für 1905 festgesetzte Witwengeld laut Statut bewilligt worden sei. Auf der Tagesordnung stand: »Darf es geduldet werden, daß an Bord in einer Kammer zwei Schiffsoffiziere wohnen, von welchen einer als Wachtoffizier doppelte Wachen geht, während der andere Tageswache geht?« Es wurde festgestellt, daß ein Wachtoffizier bei doppelten Wachen eine Kammer für sich beanspruchen müsse, weil er durch einen Mitbewohner, welcher keine Wache gehe, und welcher in seiner Freizeit seine Kammer ebenfalls als sein Heim betrachten müsse, in welchem er ungeniert schalten und walten wolle; in der knappen Zeit, die ihm auf See zum Schlafen übrig bliebe, auch noch in seiner Ruhe gestört werde. Der Verein habe auf die Abstellung solchen Übelstands nach Möglichkeit hinzuwirken.

### Büchersaal.

**Schiff und Wasser.** Betrachtungen über das fahrende Schiff und das Wasser seiner Umgebung von **J. F. Becker, Hamburg.**

»Es ist mir trotz aller Anstrengungen nicht klar geworden, was der Verfasser mit dem Werke bezweckt. Wenn er den Schiffbauern Winke geben will, wie sie ihre Schiffe zu konstruieren haben, so ist ihm das gründlich mißglückt, denn der Teil der Abhandlung, welcher sich mit der Schiffsform beschäftigt, enthält durchaus Nichts, woraus der Schiffbauer auch nur das Geringste lernen könnte. Wenn aber die Absicht der Abhandlung die ist, dem Laien Aufschluß über die Schiffsform zu geben, so hätte der Verfasser besser getan, seine Betrachtungen auf ein etwas gründlicheres Studium zu basieren, denn die leichtweg hingeworfenen Bemerkungen über die Schiffsform können nur Verwirrung anrichten. Das Beispiel von Linien, welches der Abhandlung beigelegt ist, zeigt weder etwas Neues, noch erklärt es das bereits Bekannte derartig, daß ein Laie daraus etwas lernen könnte. Neu dürfte es allenfalls sein, wenn, wie es in dieser Abhandlung geschieht, die Form sämtlicher Schiffsgattungen über einen Leisten geschlagen werden; neu wohl, aber richtig nicht. In den übrigen Teilen der Abhandlung sind so viele Gebiete der mit dem Schiffbau zusammenhängenden Wissenschaften in wenigen Worten gestreift, daß es ganz unmöglich ist, auf dieselben näher einzugehen, und solche Behauptungen, die bekannt sind und auf Wahrheit beruhen, von solchen zu trennen, welche nicht bekannt sind, aber auch wohl nicht zutreffen dürften, wie z. B. die Bemerkungen über die Schlingerkiele und das »Wasserkissen«. Als geradezu unrichtig muß man solche Ideen bezeichnen, wie die auf Seite 13, wo die Bewegung des Schiffes durch das Wasser dadurch erklärt zu werden versucht wird, daß der Verfasser annimmt, ein Schiff wäre von Arbeitern durch Sand hindurch zu graben, und daß er verlangt, daß der Leser ihm dabei folgen soll, wenn er hiermit die Bewegung des Schiffes durch das Wasser erklärt! Es muß selbst auf den Laien

komisch wirken, wenn er dann sagt: »Hier würde sicher, wenn es sich um eine eilige und drängende Arbeit handelte, etwas Sand liegen bleiben und gleich dem Wasserfließen unter dem schwimmenden Schiff auch hier hemmend wirken.« Ebenso unrichtig ist es, die Beanspruchungen der Schraubenwellen damit abtun zu wollen, daß der Verfasser eine Reibschiene mit den Händen verbiegt und Schlüsse auf die sich drehenden Schraubenwellen ziehen will, oder wenn er auf anderer Stelle sagt, daß die Wellenbrüche darin ihren Ursprung finden, daß über der Schraube bald mehr, bald weniger Wasser befindlich ist. Jede beliebige Abhandlung über diesen Gegenstand wird den Verfasser eines Besseren belehren können. Die übrigen vorgebrachten Ideen beruhen ungefähr auf einer ebensowenig gründlichen wissenschaftlichen Basis, und das Einzige, was mir an der Abhandlung gefallen hat, ist die hübsche Druckausstattung, die allerdings Nichts zu wünschen übrig läßt. Es wäre besser gewesen, daß der Verfasser die Behandlung des Gegenstandes berufenen Kräften überlassen hätte, und so sehr man wünschen muß, populäre Abhandlungen über diese wissenschaftlichen Gebiete zu besitzen, so dringend muß man davor warnen, daß solche ohne genügende Sachkenntnis geschrieben werden.

Hamburg, 21/3. 1905.

Ludwig Benjamin.

**Meyers Grosses Konversations-Lexikon.** Ein Nachschlagewerk des allgemeinen Wissens. Sechste, gänzlich neubearbeitete und vermehrte Auflage. Mehr als 148.000 Artikel und Verweisungen auf über 18.240 Seiten Text mit mehr als 11.000 Abbildungen, Karten und Plänen im Text und auf über 1400 Illustrationstafeln (darunter etwa 190 Farbendrucktafeln und 300 selbständige Kartenteilagen) sowie 130 Textbeilagen. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 M. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.)

Vom neunten Bando des Meyerschen Großen Konversations-Lexikons, der soeben erschienen ist, können wir mit Freuden konstatieren, daß der Technik wieder, wie in den vorausgehenden Bänden, große Aufmerksamkeit geschenkt worden ist, wie sie es in unserm Zeitalter auch verdient. Es sei hier nur auf eine Reihe von Artikeln hingewiesen, die ein größeres Gebiet abgeschlossen behandeln und denen sehr gelungenes und die neuesten Erfindungen wiedergebende Tafeln, bzw. illustrierte Beilagen beigegeben sind. Aus dem Bereich der Maschinenkunde u. dergl. sind zu nennen die Artikel »Heißluftmaschinen«, »Heuerntemaschinen«, »Hobelmaschinen«, »Hydraulische Presse«, »Injektor«, zur weiteren Technologie gehören die Stichwörter »Holzverarbeitung«, »Hobel«, »Hutfabrikation«; die Artikel »Hefer«, »Indigo«, »Hopfen«, »Holz« werden den praktischen Chemiker interessieren, »Holzverände«, »Hohe Häuser«, »Heizung« und »Heizungsanlagen« den Architekten. Sehr anziehend wird die Anlage und Tätigkeit des hydrologischen Instituts in Wort und Bild klargelegt. Daß auch andre Gebiete mit der gleichen Liebe Behandlung erfahren haben, ist bei der Gründlichkeit der Redaktion selbstverständlich. Die volkswirtschaftlichen Artikel »Invaliditätsversicherung«, »Innungen«, »Hilfskassen«, ferner die hygienischen: »Impfung«, »Infektionskrankheiten« u. a., seien besonders hier hervorgehoben. Welche Leistungsfähigkeit die Verlagsanstalt in technischer Hinsicht besitzt, das zeigen die meisterhaften Tafeln »Hunde« und »Hühnerrassen«. Die beiden Tafeln, von Meisnerhand entworfen, liefern das Menschenmögliche an Lebendigkeit und Feinheit der Darstellung. In das Reich der Naturschönheit läßt uns die Tafel »Hydromedusen« einen Blick werfen, die für künstlerische Entwürfe prächtige Vorbilder bietet. Es ließe sich noch sehr viel über das prächtige Werk sagen, hier gilt es nur, auf dasselbe hinzuweisen. Jedermann wird seine Freude an ihm haben.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 14.

Hamburg, den 8. April.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Rechtweisende Kompass, rechtweisende Peilungen für Seekarten und Segelausweisungen. — Über die Schlußbesichtigung des Schulschiffes „Großherzogin Elisabeth“. — Die überseeische Auswanderung im Jahre 1904. — Revision des Fischdampfers „Sonne“ mit D. „Goldenfels“. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Auf dem Ausguck.

#### Dem § 32 des Hamburger Hafengesetzes

Ist vom hanseatischen Oberlandesgericht eine Auslegung gegeben worden, die in Kapitans- und Lotsenkreisen ernster Beachtung wert ist. Bekanntlich macht dieser Paragraph in seinem Absatz 2 schwoienden Schiffen im Fahrwasser zur Pflicht »während des Schwoiens in der Nähe des Hecks ein helles Licht derart auf und nieder zu bewegen, daß es sich nähernden Schiffen immer sichtbar bleibt und zugleich in kurzen Zwischenräumen mit der Schiffsglocke zu läuten oder mit der Dampfpeife eine Reihe auf einander folgender kurzer Töne zu geben«. In dem konkreten Fall, der zur Entscheidung des Oberlandesgerichtes Anlaß gab, wird einem Dampfer, der nach dem Schwoien 10 bis 20 Minuten (die Aussagen schwanken innerhalb dieser Zeitgrenze) mit dem Anker im Wasser stilllag, die Nichtberücksichtigung der zitierten Bestimmungen im Abs. 2 auch während der Zeit seines Stilliegens zur Last gelegt. Allerdings, und das muß besonders ausgesprochen werden, konnte der Dampfer irgend welche stichhaltigen Gründe für sein langes Stillliegen nicht angeben, was, um der Bezeichnung eines Verstoßes gegen § 11 zu entgehen, erforderlich war. Sagt § 11 doch ausdrücklich, daß die Schiffe nur »wenn unbedingt nötig vor Anker liegen« dürfen. Zum Ankeraufheben gebrauchte der Dampfer aber kaum 10—20 Minuten. Daß der hier in Frage kommende Dampfer auch während des Schwoiens die Bestimmungen des § 32 Abs. 2 nur unvollständig ausführte — er unterließ das Schwenken des Lichtes — erhöht zwar sein Verschulden, kommt

aber für die hier zur Besprechung stehende Angelegenheit nicht in Betracht. Uns interessiert nur die Tatsache, daß er, nachdem er eingeschwoit war, stilllag und während dieser Zeit keins der im § 32 Abs. 2 vorgeschriebenen akustischen und optischen Signale abgab. Das hätte er aber tun müssen, wie das Oberlandesgericht mit folgenden Worten ausspricht:

»Jedenfalls mußte er aber, so lange er noch nicht wieder in Fahrt war, um die Irreführung anderer Schiffe zu verhindern, im Gebrauch der Lichter und Signale für schwoiende Schiffe fortfahren und die größte Aufmerksamkeit auf elb- auf- und abwärts passierende Schiffe verwenden, dieselben rechtzeitig durch alle zur Verfügung stehenden Mittel warnen und auf sich aufmerksam machen.«

Über die Verpflichtung eingeschwoiter Schiffe zur Weiterfahrt heißt es an anderer Stelle:

»Es muß davon ausgegangen werden, daß ein schwoiendes Schiff, welches vor Anker liegt und die Lichter für die in Fahrt befindlichen Schiffe führt, verpflichtet ist, sobald es »eingeschwoit« ist, den Anker aufzunehmen und an seinen Liegeplatz zu gehen. Ein plausibler Grund, warum der Dampfer nach Beendigung des Schwoiens noch längere Zeit hätte liegen bleiben müssen, länger als unbedingt zum Aufheben des Ankers erforderlich war, ist nicht angeführt und nicht erfindlich.«

Das sind zwei recht bedeutsame Kundgebungen. Insbesondere verdient die erste weiteste Verbreitung in den beteiligten Kreisen, da sie anscheinend der bisherigen Auffassung über die Pflicht eingeschwoiter, stillliegender Schiffe zur Abgabe von Signalen widerspricht. Ist es doch auch begreiflich, wenn unter Zugrundelegung des Wortlauts im § 32 Abs. 2 angenommen wurde, daß sich die Abgabe der dort



vorgeschriebenen Signale nur auf die Zeit »während des Schwoiens« beziehen solle.

**Mit dem § 7 a der Bundesratverordnung  
vom 16. Januar 1904,**

mit der bekannten hier schon häufig besprochenen Streitfrage über mangelnde Anrechnungsfähigkeit der Steuermannsfahrzeit in der Küstenfahrt, hat sich, wie wir hören, die Technische Kommission für Seeschifffahrt beschäftigt. Sie hat beschlossen »zwölf Monate in der Küstenfahrt anzurechnen und ferner den Nachweis einer mindestens zwölfmonatigen Fahrzeit als Steuermann außerhalb der Küstenfahrt zu verlangen«. Damit wird den gegen unsere Auffassung ins Feld geführten Gründen technischer Natur — Mangel an Gelegenheit zur Vornahme astronomischer Beobachtungen — ebenso wie den hier ausgesprochenen Befürchtungen wirtschaftlichen Charakters — Mangel an Steuerleuten in der Ostsee — gleichmäßig Rechnung getragen. Stimmt der Bundesrat dieser Auffassung zu, dann sehen wir zwar nicht der Verwirklichung des hier vertretenen Standpunktes — Anrechnungsfähigkeit der ganzen Fahrzeit in der Küstenfahrt — entgegen, wohl aber einem Zustande, der ganz wesentlich besser als der gegenwärtige ist. Die Forderung, die Hälfte der vorschriftsmäßigen Steuermannsfahrzeit außerhalb der Küstenfahrt zubringen zu müssen, wird sich in den meisten Fällen erfüllen lassen. Überschreitet ein in Küstenfahrt beschäftigtes Schiff die Grenzen dieser Fahrt, läuft es gelegentlich, sagen wir Stockholm, Riga etc. an, dann gilt die ganze Fahrt für den Steuermann als kleine Fahrt, also als anrechnungsfähige Fahrzeit, um zur Schifferprüfung zugelassen werden zu können. Unberührt von dieser Vergünstigung werden nur die Steuerleute auf Tourendampfern innerhalb der Grenzen der Küstenfahrt bleiben. Falls sie nicht vor Eintritt in den Dienst einer Reederei mit solchen Tourendampfern die zwölfmonatige Fahrzeit außerhalb der Küstenfahrt erledigen können und es nachträglich nicht wollen, um in ihrem Fortkommen nicht geschädigt zu werden, dann steht ihnen noch immer der Weg offen, den der § 51 für Ausnahmefälle vorsieht. Nur mögen sie dann für nautische Beobachtungen sorgen, ihr Nachweis wird wahrscheinlich erforderlich sein.

**Gegen das Heuer-Vorschußwesen in den Ver. Staaten**

richtet sich eine Entscheidung des obersten amerikanischen Gerichtes. Es ist eine bekannte, hier auch schon erwähnte Tatsache, daß Vorschüsse an Seeleute nach amerikanischem Gesetz im allgemeinen verboten und daß sie nur in engen, ganz genau gekennzeichneten Grenzen und denn auch nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Anmusterungsbeamten erlaubt sind. Eine Bestimmung, die für

alle Schiffe, einerlei welche Flagge sie führen, maßgebend ist. Ebenso bekannt ist aber auch, daß trotz des gesetzlichen Verbotes das Vorschußwesen nirgends auf der Erde in höherer Blüte steht oder wohl richtiger gesagt, nirgends schlimmer wuchert, als in den Ver. Staaten. Dieser dem Gesetz hohnsprechende Zustand war und ist nur durch eine Umgehung des Verbotes, ohne es zu übertreten, möglich. Der smarte Yankee fand bekanntlich folgenden Ausweg. Die Leute mustern, um nur ein Beispiel zu nehmen, für eine Heuer von 1 Mari monatlich während der ersten 45 Tage und darauf für die im jeweiligen Hafen ortsübliche Heuer. Der Heuerbaas steckt den Verdienst der ersten 45 Tage, abzüglich der Mark 1,50, mit Einverständnis des Schiffsmannes und des Kapitäns ein. Den Buchstaben des Gesetzes ist entsprochen, ein Heuer-vorschuß wurde ja nicht bezahlt. Dieser Brauch hat sich überall ausgebildet und nur selten wagte Jemand, gegen ihn Widerspruch zu erheben. Geschieht es doch einmal, dann verursacht die ehrbare Zunft der Heuerbaas stürmische Szenen und erreicht schließlich in den meisten Fällen ein *pater peccavi* des Widersachers. So war es, wie gesagt, bisher. Nun kommt aber das oberste amerikanische Gericht und sagt: »Jener Brauch mag zur Not in Einklang mit dem Wortlaut des Gesetzes gebracht werden können, dem Geist des Gesetzes entspricht er aber nicht.« Und das Gericht setzt diese Auffassung in der Weise in die Praxis um, daß es den Reeder verurteilt, den Leuten auch für die ersten 45 Tage die ortsübliche Heuer zu zahlen. Da nun der Reeder — es handelt sich um das Schiff »Endora« im Hafen von Portland (Maine) — aber bereits in Philadelphia, dem Abgangshafen, die Heuer, abzüglich der Mark 1,50, an den Stellenvermittler gegeben hat, ist er gezwungen, sie doppelt zu entrichten. An dieser Sachlage läßt sich nichts ändern, gibt es doch eine Berufung gegen die Entscheidung des obersten Gerichtes natürlich nicht. Mag nun auch der Reeder der »Endora« in diesem Falle zu beklagen sein, so wird sein Schmerz durch das erhebende Gefühl hoffentlich etwas gemildert werden, daß das Beispiel, das an ihm statuiert ist, zur Gesundung der unerträglichen Verhältnisse beitragen kann. Ebenso wie die Leiter der amerikanischen Seemannsvereine (Legal Aid Societies and Seamen's Unions) hat auch die englische Shipping Federation diesen Gerichtsentscheid ihren Mitgliedern in der Erwartung zur Kenntnis gebracht, daß sie sich hinfort, Reeder und Seeleute, nicht mehr an die Manipulationen der amerikanischen Heuerbaas einlassen möchten. Ob dieser Appell die erhoffte Wirkung haben wird? Es wäre dringend zu wünschen. Jedenfalls ist es Pflicht Aller, für die weiteste Verbreitung des amerikanischen Gerichts-urteils Sorge zu tragen.

### Über die Handelsmarine und das Schiffbauwesen der Ver. Staaten

liegen aus dem Jahresbericht des amerikanischen Kommissars für Schifffahrtsangelegenheiten recht beachtenswerte Angaben vor. Beachtenswert, weil aus ihnen hervorgeht, daß den Nordamerikanern trotz ihrer großen kaufmännischen Begabung weder als Reeder noch als Schiffbauer Erfolge im internationalen Wettbewerb beschieden zu sein scheinen. Die Fachpresse des Landes macht die Politik der Regierung für diese Mißerfolge verantwortlich und empfiehlt die Einführung von Staatsprämien. Daß derartige Bestrebungen nicht ohne Erfolg geblieben sind, ist den Lesern aus dem Bericht des parlamentarischen Schifffahrtsausschusses bekannt, tritt er doch für die Inauguration einer Subventionspolitik nach französischem Muster ein. Und wie es leider scheint, sehr aussichtsvoll. — Nach den amtlichen Ziffern bestand die amerikanische Handelsflotte:

1902 aus 24 273 Schiffen mit 5 797 902 Tons

1903 » 24 425 » » 6 087 345 »

1904 » 24 558 » » 6 291 535 »

Die Zahlen, wie sie hier stehen, sind nicht entmutigend, kennzeichnen sie doch eine ständige Zunahme in der Schiffsanzahl wie im Raumgehalt. Anders, wenn hier zwischen Schiffen im überseeischen Verkehr und den Fahrzeugen in der Küstenfahrt oder auf den Großen Seen unterschieden wird. Nur 888 028 Tons zählte 1904 die amerikanische im Überseeverkehr beschäftigte Flotte. Gegen das

Vorjahr nur eine Zunahme von 9500 Tons, trotz der »Minnesota« und »Dakota« von je 20 700 Tons. Mithin ein Resultat, wie es so schlecht in keiner europäischen Handelsflotte während des letzten Jahres beobachtet wurde. Natürlich sind die Schiffe der International Marine Company nur soweit aufgeführt, als sie unter amerikanischer Flagge fahren. Also nur die vier City-Liner. Die übrigen, werden ihre Bewegungen auch von New York aus bestimmt, fahren unter englischen Farben; zum Leidwesen des »Fairplay« und seiner Anhänger. Da ja bekanntlich nur im Lande gebaute Schiffe das Recht zum Führen der Stripes and Stars erhalten, ist mit den bisherigen Bemerkungen über die letztjährige Entwicklung der Handelsmarine auch gleich die Tätigkeit der Schiffbauindustrie gekennzeichnet. Jedenfalls, soweit die zum Verkehr mit dem Auslande bestimmten Schiffe in Betracht kommen. Daß die amerikanischen Werften nicht oder doch nicht nennenswert von ausländischen Auftraggebern in Anspruch genommen werden, ist allgemein bekannt und auch begreiflich, wenn man berücksichtigt, daß in Amerika um 28 bis 30 pZt. teurer als in England gebaut wird. Insgesamt wurden von amerikanischen Werften abgeliefert 1902: 1491 Schiffe mit 468 831 Tons, 1903: 1311 Schiffe mit 436 132 Tons, 1904: 1184 Schiffe mit 378 542 Tons. Eine bedenkende Abnahme, für die selbst der für das Schifffahrtswesen der Ver. Staaten schwärmende Kommissar keine andere Antwort als allgemein bedauernde Worte hat.

### Rechtweisende Kompass, rechtweisende Peilungen für Seekarten und Segelanweisungen.

Hierzu wird uns geschrieben:

Unter diesem Titel hat Schreiber bereits 1904 in der »Hansa«, Seite 235 eine Lanze gebrochen für die allgemeine Einführung der rechtweisenden Bezeichnung von Peilungen und rechtweisender Rosen in den Seekarten. Dasselbst sind schon ziemlich alle Vorteile der rechtweisenden Kompass und Peilungen hervorgehoben und soll das nicht noch einmal wiederholt werden, obschon es nicht schaden würde, denn die beabsichtigte Wirkung ist ausgeblieben. Aber noch manches kann zugefügt werden, was gegen den Gebrauch der mißweisenden Kompass, namentlich derjenigen, die auf einen Grad genau gezeichnet sind, spricht:

Das Material, aus dem die Werte für die Mißweisung hergeleitet worden, ist nicht immer einwandfrei; die Landstationen liegen sehr weit auseinander, es ist noch nicht festgestellt, daß die von den Landstationen für die hohe See abgeleiteten Werte auch wirklich richtig sind, oft ergeben auf See fast am selben Orte gefundene Werte Unterschiede bis zu 2°. Bei Küsten und auf flachem Wasser findet man sehr oft weite, magnetisch

gestörte Gebiete, z. B. fast die ganze Ostsee, wo die Unsicherheit der Mißweisung 1 bis 2° beträgt; damit sind aber nicht die in den Karten als gestört bezeichneten Stellen gemeint, sondern das ganze Gebiet der Ostsee, in dem unsere deutschen Seekarten die Mißweisung (z. B. bei Memel) auf 1° genau angeben. Bisher auch noch in der Mitte der Rose einen rw. Kompaß, aber es steht zu befürchten, daß man nur noch mißweisende Kompaßrosen, wie in den englischen Karten, geben will.

Das Segelhandbuch, von der britischen Admiralität herausgegeben: »The West India Pilot; Vol. 1; Sixth Edition 1903«, enthält unter »General Navigation«, Seite XIX wie alle englischen Küstenhandbücher folgenden Passus:

»12. Change of Variation of the Compass. — The gradual change in the variation must not be forgotten in laying down positions by bearing on charts. The magnetic compasses placed on the charts for the purpose of facilitating plotting become in time slightly in error, and in some cases, such as with small scales, or when the lines are long, the displacement of position from neglect of this

change may be of importance. The compasses are re-engraved when the error amounts to a quarter of a point, but the chart plates cannot be corrected more frequently from the impossibility of making alterations too often on one spot in a copper plate.

Pilot Chart of the North Pacific Ocean, March 1905: »A Discussion of the Results of Observations for the Variation of the compass made by Navigators of the Mercantile Marine.«

By G. W. Littochaes, Hydrographic Engineer, assisted by J. W. Trolley, M. S., of the United States Hydrographic Office.

Das Material von 800 ausgesuchten Beobachtungen wurde gesammelt »through interest and activity of Lieutenant Ridgely Hunt, U. S. Navy, officer in charge of the Branch Hydrographic Office at New York.« Diese etwas eigenartige und bisher noch niemals angewandte Methode, die Mißweisung zu bestimmen, wurde angewandt für die befahrendste Strecke der Welt, auf den Dampfwegen zwischen New York und Europa. Die 800 Beobachtungen verteilten sich auf die ganze Länge des Weges, so daß auf eine Stelle, die man zur Bestimmung der Mißweisung benutzte, etwa 10 bis 20 Beobachtungen kamen. Nach diesen Beobachtungen wurde die Mißweisung ermittelt, und diese 10 oder 20 zusammen ermittelten Mißweisungen sollten dann eine genauere Mißweisung ergeben, als diejenige der bekannten vorausberechneten Karten gleicher magnetischer Deklination der verschiedenen amtlichen Stellen der seefahrenden Nationen. Der Vorlauf der auf diese Weise gefundenen Mißweisungskurven ist, wie dort eine beigegebene Karte zeigt, von den offiziellen Kurven zum Teil wesentlich verschieden und die Werte differieren bis zu 1,5°.

Aus allem bisher Aufgeführten geht klar hervor, wie unzuverlässig die Angaben der Mißweisung auf Karten sein müssen, auch selbst dann, wenn neues und einwandfreies Material zugrunde liegt. Die Seekarten, auch die Übersegler, sind aber, wie eben gezeigt, eingeständenermaßen nur auf einen viertel Strich genau und ist es unbegreiflich, weshalb man unter solchen Umständen auf englischen, amerikanischen und deutschen Karten mit bewunderungswürdiger Beharrlichkeit diese von Anfang an bereits falschen mißweisenden Kompass auf Grade genau einträgt. Auf Überseglern klebt der praktische Seemann sich eine rw. Rose auf oder gebraucht einen Transporteur. Wer sich aber durch das beigebrachte Material und durch vernünftige Erwägungen von der Nutzlosigkeit, ja Gefährlichkeit der mißweisenden Kompass in den Seekarten nicht überzeugen kann, der *will* wohl nicht überzeugt sein, der ist aber auch noch sicher nicht, wie der Schreiber, in der unvergeßlichen Lago gewesen,

durch diese vermaledeiten mißweisenden Kompass auf verschiedenen englischen und amerikanischen Karten verwirrt, sein Schiff zwischen die Klippen gebracht und nur durch rechtzeitiges Loten das Schlimmste abgewendet zu haben, der sollte aber auch nicht in diesen Fragen mitsprechen, denn ihm fehlt die praktische Erfahrung. Unzweifelhaft lag in dem angezogenen Falle ein Versehen vor, wie ich später feststellte, und dem wachhabenden Offizier war das ebenfalls nicht aufgefallen, aber derartige Versehen können nicht vorkommen, wenn alle Karten an vielen Stellen rechtweisende Kompass haben und die Mißweisung in Linien gleicher magnetischer Deklination oder als gesonderte Rosen nach Strichen gegeben ist. Wenn man einwirk derartige Versehen dürften nicht vorkommen, so ist zu erwidern, daß Versehen unter gewissen Umständen auch auf Schiffen vorkommen, die neben dem Wachoffizier einen verantwortlichen Navigationsoffizier und vorzüglich ausgebildetes Steuermannspersonal zur Verfügung haben. Auf Handelsschiffen ist praktisch genommen nur der Kapitän allein verantwortlich; der Wachhabende kann gar nicht immer die gesteuerten Kurse kontrollieren, auch wenn ihn der Kapitän dazu von der Brücke ins Kartenzimmer sendet. Daher sollte das Bestreben dahin gehen, die Navigierung nicht nur in der Rechnung (vierstellige Logarithmen, Höhen auf Minuten genau) zu vereinfachen, sondern auch und zwar so bald wie möglich im Kartenwesen. Dazu ist für Deutschland gerade jetzt, wo neue deutsche Karten in Vorbereitung sind, der entscheidende Augenblick gekommen und die Kapitäne, und die es werden wollen, sollten klar und deutlich dem Reichs-Marine-Amt sagen, was sie wollen, was praktisch, was unpraktisch, was gefährlich ist.

Das Gefährlichste an den auf Grade genau eingezeichneten mißweisenden Kompassrosen ist der Umstand, daß der Seemann verleitet wird zu glauben, die Mißweisung sei tatsächlich auf 1° genau, während sie in den meisten Fällen nur auf ein viertel Strich genau angenommen worden darf. Weiterhin sind gerade die kleinen Korrekturen, die man für verschiedene Karten an seine rum voraus doch fertige Deviationstabelle anbringen muß, eben das Vorwirrende. Große Korrekturen oder die Anfertigung einer neuen Deviationstabelle verursachen lange nicht dieselben häufigen Fehler. Mit rechtweisenden Rosen in den Karten fiele diese Fehlerquellen von selbst weg, denn die Gesamtmißweisung aus Beobachtungen gefunden, ist für den Schiffsgebrauch richtig genug, die Mißweisung nicht.

Wie stellt sich nun das Reichs-Marine-Amt zu dieser Frage? Sehen wir uns dessen Veröffentlichungen einmal an:



## I.

**Reichs-Marine-Amt.**

Nachrichten für Seefahrer. 36. Jahrgang. Nr. 10.

Berlin, den 11. März 1905.

»Die Kurse, Richtungen und Peilungen sind mißweisend, wenn es nicht ausdrücklich anders bemerkt wird. Die Peilungen der Leuchtfener sind von See bezw. vom Schiff aus angegeben.«

## II.

**Reichs-Marine-Amt.**

## Verzeichnis

der Leuchtfener aller Meere. Heft I, II und III.

»Alle Peilungen sind vom Beobachter aus angegeben, und zwar in Graden von 0° über O, S und W bis 360° und ebenso in Strichen oder Graden innerhalb der vier Quadranten des Umkreises. Die in Originalwerken und amtlichen Mitteilungen angegebenen »rechtweisenden« Peilungen und Richtungslinien sind, soweit sich die Umarbeitung vorliegenden Jahrganges nach dieser Richtung hin fördern ließ, auch hier als »rechtweisende« angegeben, alle übrigen dieser Angaben sind »mißweisende«. Im ersteren Fall führen sie das gekürzte Nebenwort »rw«, im letzteren keine Nebenbezeichnung.«

## III.

**Kaiserliche Marine (Deutsche Seewarte).**

## Der »Pilot«.

Neue Folge 1905, Heft 25. (Neueste Ausgabe.)

»Zur Beachtung! Bezeichnung der Kompaßstriche. Mit diesem Hefte beginnend, tritt eine Änderung in der Bezeichnung der Kompaßangaben ein. Nach den neuesten Bestimmungen des Reichs-Marine-Amtes werden Kurse und Peilungen von jetzt an bis auf weiteres rechtweisend in Graden von 0° bis 360° und dahinter eingeklammert mißweisend in Strichen gegeben.«

Hierzu sei vorausgeschickt:

Zu I. Ein Mißverständnis erscheint nach diesen einfachen klaren Worten nicht gut möglich. Die Peilungen sind eben mißweisend gegeben und jeder Seemann weiß ja, daß die Genauigkeit solcher Angaben im allgemeinen nicht viel genauer als ein achtel oder viertel Strich sein kann.

Zu II. Der Schreiber und vier andere vermochten erst nach einhalbstündiger Debatte festzustellen, was mit dieser verklausulierten Bestimmung gesagt sein könne. Der einfache Seemann würde recht zufrieden sein, wenn er das für ihn Wissenswerte in der einfachen verständlichen Form, wie es die »Nachrichten für Seefahrer« bisher gebracht haben, weiter erhalten könnte. Die Bestimmung II will nämlich sagen: Von jetzt ab sollen die Peilungen vom Beobachter aus rechtweisend gegeben werden, und zwar von 0° rechts herum bis 360° und außerdem in Strichen oder Graden, so

wie bisher nach den vier Quadranten gerechnet wurde. Die ganze Ausgabe des Leuchtfenerverzeichnisses von 1905 konnte noch nicht so umgearbeitet werden, daß alle Peilungen »rw« gegeben sind. Daher sind alle Peilungen mißweisend, wenn sie nicht ausdrücklich als rw bezeichnet sind.

Zu III. Die auf rotem Papier noch ganz besonders hervorgehobene »Bekanntmachung der Seewarte« scheint etwas wie eine Entschuldigung vor den praktischen Seeleuten zu bedeuten, mit dem Gedankengang: »Herrschaften, die Seewarte hat es nicht ändern können, Ihr seht, woher der Befehl kommt.«

Man steht nach diesen drei amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Marine-Amtes vor der etwas eigentümlichen Tatsache, daß die Peilungen auf Karten, Sogelanweisungen, Leuchtfenerverzeichnissen u. s. w. in mindestens drei verschiedenen Arten gegeben werden. Vorgeblich sucht der Unbefangene nach dem Grunde hierfür. Dann angenommen, man hätte sich überzeugt, daß Kurse und Peilungen besser rechtweisend zu geben seien, dann läge es doch auf der Hand, das gleichmäßig in allen Veröffentlichungen des Reichs-Marine-Amtes eintreten zu lassen. Wenn wenigstens das Reichs-Marine-Amt noch die übrigen Veröffentlichungen gleichmäßig mißweisend erscheinen ließe, wie in den »Nachrichten für Seefahrer«, dann ginge es noch an, aber die Form, in der die Seewarte die Peilungen jetzt veröffentlichen muß, d. h. rechtweisend und in Klammer dahinter mißweisend, ist nicht nur unpraktisch, sondern auch verwirrend. Die Peilungen und Kurse nach dem 360°-System anzugeben, ist ausschließlich für die Umrechnung in die zu steuernden Kurse oder für die in der Karte abzusetzenden Peilungen verwendbar, dergleichen Rosen vorausgesetzt, aber bei allen anderen Rechnungen in fremden Karten (amerikanischen), bei Standlinien, größten Kreisen, Peilungen der Gestirne etc. ist es nicht gut verwendbar und vor allem verliert durch diesen Gebrauch der Seemann das Orientierungsvermögen; was ist denn WNW oder WSW in dem 360°-System? Man sage das einmal ohne Tabelle, dann wird es sogleich klar werden. Dahinter nun aber noch die mißweisende Peilung in Strichen zu geben und noch dazu ohne ausdrücklich als mißweisend bezeichnet zu sein, das ist ja tatsächlich die reine Mausofalle.

An dieser Neuerung läßt sich auch gar nichts Gutes finden. Das Einzige wäre noch, daß sie weniger Unheil anrichten wird, als bei allgemeinerem oder ausschließlichem Gebrauch des Piloten entstehen würde, wenn keine Seekarten vorhanden wären, die man ohne alle erkünstelten Schwierigkeiten mit dem Transporteur (etwa mit dem von Fulst) bearbeiten kann.

Wo man auch hinört, ob in der Kriegs- oder Handelsmarine, ob Kapitäne, Navigationsoffiziere, Steuerloute etc., wenn sie selbst mit der Schiffsführung praktisch zu tun haben und man sagt ihnen: »Herrschaften, jetzt gibt das Reichs-Marine-Amt neue Bestimmungen für den Gebrauch der Poilungen in Segelanweisungen heraus«, dann heißt es: »Na endlich, hoffentlich aber rechtweisend und nach Quadranten eingeteilt.« Ja, so denkt der Praktiker, der täglich damit arbeiten muß.

Die Sache erschien mir wichtig genug, um auch in diesem Jahre darauf hinzuweisen, da es nicht ersichtlich ist, wie und wann sich die An-

schauungen klären werden. Das muß aber geschehen und möglichst bald. Deshalb würde es angebracht sein, die Frage auf die Tagesordnung der nautischen Vereine zu setzen.

*Nachschrift der Redaktion.* Wie wir erfahren, soll einem Teil der hier geäußerten Wünsche bereits in Veröffentlichungen Rechnung getragen worden sein, die in nächster Zeit erscheinen werden. Wir haben unserem Herrn Mitarbeiter trotzdem das Wort gegeben, damit das Reichs-Marine-Amt die Anschauung praktischer Kreise kennen lerne.

### Über die Schlußbesichtigung des Schulschiffes „Großherzogin Elisabeth“

am 1. April im Hamburger Hafen könnte man als Ergebnis seiner Betrachtungen sagen: ich beziehe mich auf meine Bemerkungen in früheren Jahren. Wie immer lief auch diesmal alles programmäßig ab. Das Schiff und besonders die Takelage in vorzüglichem Zustand. Die Zöglinge, behende und gesund, machten einen guten Eindruck und legten durch ihre Leistungen unverkennbares Zeugnis von der auf ihre Ausbildung verwandten Mühe und von den Vorzügen der Schulschiffsausbildung ab; für Kriegs- und Handelsmarine. Etwas ausführlicher, aber so ungefähr, fiel auch die Schlußkritik aus. An ihr beteiligten sich diesmal außer Admiral Bendemann, Exz., und Kapitän Bramslöw noch zwei andere Sachverständige, die Kapitäne Hilgendorf und Opitz. Übrigens kein schlechter Gedanke, die Zahl der Kritiker zu vergrößern — kann sich der Schulschiffsverein doch nun darauf stützen, daß vier berufene Beurteiler seiner Tätigkeit vollen Beifall gezollt haben.

Wie gesagt, man könnte mit diesen Worten schließen. Vielleicht auch noch hinzusetzen, daß sich die Zahl der Anhänger der Schulschiffserziehung ständig mehre und daß heute, im Gegensatz zu früheren Jahren, schon etwas riskiert werde, wenn man eine anderslautende Meinung ausspreche. Wenn sich unsere Betrachtungen hiermit aber nicht erschöpfen, dann geschieht es, um aussprechen zu müssen, daß sich in dem einen Jahre seit der letzten Schlußbesichtigung doch Manches geändert hat. Hauptsächlich unter den Kadetten. In ihrem Auftreten, ihrer Haltung, in ihrem ganzen habitus zeigte sich mehr, als wir es je beobachtet haben, das Bestreben, den Seemann zu kennzeichnen, als Seemann gelten zu wollen. Nicht wie im vorigen Jahre, als man bei einzelnen dieser jungen Herren den Eindruck nicht los werden konnte, als wollten sie dem Besucher mehr ihre angeborenen gesellschaftlichen als ihre erlernten seemannischen Eigenschaften zeigen. Auch haben wir mit wirklich aufrechter Freude den Herrn »Kadetten der Wache«

vermißt. Jener mit Schick gekleidete Figur, mit dem langen Kieker unter dem Arm, wie sie im vorigen Jahre auf der Kampagno auf und ab stolzierte. Man sah damals im Geiste unwillkürlich diesen Jüngling einige Wochen später als Matrosen eines Auswandererdampfers, wie er mit Eifer beim Entfernen der Spuren beschäftigt war, die manche Zwischendecker nach längerem Aufenthalt in ihren Wohnräumen zu hinterlassen pflegen. —

Zu derartigen vorausschauenden Betrachtungen bot sich diesmal kein Anlaß, wohl aber wiederholt Gelegenheit zu der recht angenehmen Wahrnehmung, daß neben dem veränderten Auftreten der Kadetten in Haltung und Gebärden auch ihr Verhältnis zu den Schiffsjungen freundlicher geworden ist. Ja, es schien überhaupt, als habe man sich an Bord des ganzen Schiffes davon überzeugt, daß sich auch bei etwas Modifizierung im militärischen Ton strenge Disziplin aufrecht erhalten und, vor allen Dingen, daß sich auch dann den Jungen etwas beibringen lasse. Das waren für uns die bedeutsamsten und erfreulichsten Wahrnehmungen am Tage.

Unter den Vorführungen erfreuten hauptsächlich die Boots- und Segelmanöver, die trotz des rauhen Wetters mit Sicherheit ausgeführt wurden, ohne beim Beobachter den Eindruck des Eingedrillten zu hinterlassen. Und der Wind blies ziemlich heftig, jedenfalls so stark, daß mit Rücksicht auf die Festmacherpoller das Setzen der Raasegel unterbleiben mußte. Natürlich hat diese Einschränkung im Programm aus den Gründen ihrer Ursache dem Urteil über die Leistungen der jungen Leute keinen Abbruch getan.

Auf die übrigen Einzelheiten der Schlußbesichtigung — Kleidermusterung, Segelnahe Knoten, Spleissen etc. — müssen wir uns versagen, diesmal näher einzugehen, und es wird die aus vorjährigen Betrachtungen hervorgeholte Bemerkung genügen, daß sich die Jungen durchaus, zum Dienst eines Leichtmatrosen auf jedem Segelschiff eignen.

Von großem über den Rahmen der Schiffsjungenausbildung hinausreichenden Interesse waren sodann einige Mitteilungen des Herrn Professor Schilling aus den Reiseberichten des Kapitäns. Er gab sie während des Festmahles bekannt, zu dem die Hamburg-Amerika Linie den Schulschiffsverein, seine Mitglieder und Gäste, im geschmackvoll dekorierten Speisesaal ihres Dampfers »Pennsylvania« eingeladen hatte. Nach dem Programm war eine eingehendere Berichterstattung über die Tätigkeit des Schulschiffs während der verflossenen Reisen in einer dazu anberaumten Mitgliederversammlung beabsichtigt worden. Sie konnte aber aus Zeitmangel, verursacht durch Zugverspätung, nicht mehr abgehalten werden. Professor Schilling verdient deshalb Dank, daß er den Anwesenden noch beim Festmahl einige Stellen aus den Reiseberichten zugänglich machte.

Beachtung aus diesen Auszügen verdient insbesondere die Bekanntgabe von zwei Manövern, die auch den Erfahrungsschatz eines alten Praktikers zu bereichern vermögen. Über das eine ist hier allerdings schon zweimal gesprochen worden. Wir meinen die Versuche, eine in voller Fahrt über Bord geworfene Boje so schnell wie möglich wieder an Bord zu nehmen. Wie sich die Leser aus den Mitteilungen auf S. 133 erinnern werden, wurde die Boje in siebzehn Minuten kürzerer Zeit durch sofortiges Übersteuerlaufen mit backgebrachten Raen (und zwar allen, nicht nur den Hinterraen), als sie das Schiff zum Wenden gebrauchte, erreicht. Ein lehrreiches Beispiel, wenn plötzlich Jemand über Bord fällt.

Das andere Manöver bezieht sich auf Versuche mit einem Treibanker, um seine Widerstandskraft zu erproben. Der Bericht sagt darüber:

»Der Treibanker wurde auf zwei kreuzweise gelaschten Spieren von 28 cm Durchmesser und 7 m 30 cm Länge hergestellt. Die Enden der Spieren wurden durch Stahldrahttaue miteinander verbunden und über diese ein mehrfach zusammengelegtes Soonensegel befestigt. Zur Befestigung des

Ankertaus war eine Hahnenpfote aus Stahldraht so angebracht, daß der Druck genau auf die Mitte kam. Zum Auf- und Niederhalten des Ankers war der Werpanker ohne Stook an einer Seite zwischen zwei Armen des Kreuzes befestigt. Nachdem der Treibanker in dieser Weise fertig gemacht war, wurde er klar gemacht zum Überbordsetzen, der Stahlschlepper diente als Ankertau. Es wurden dann alle Segel geegelt und festgemacht, sobald das Schiff keine Fahrt voraus mehr machte, sondern achteraus trieb, wurde der Treibanker von der Fockraa an Steuerbord über Bord gesetzt. Der Treibanker erwies sich aber als zu schwer, weshalb er wieder aufgenommen wurde, der Werpanker abgenommen und nur der Stook allein daran befestigt wurde. Als der Treibanker jetzt wieder über Bord gesetzt wurde trieb er eben unter der Oberfläche auf und niederstehend im Wasser, das Ankertau wurde gesteckt und das Schiff ritt vor dem Anker vor 90 Faden Leine. Während des Treibens wurden die für manövrierfähige Fahrzeuge vorgeschriebenen Signallichter gesetzt. Es wäre erwünscht, wenn besondere Lichter hierfür existierten. Ich werde deshalb die Versuche nur in Gegenden anstellen, welche abseits von den Verkehrsstraßen liegen.

Herr Kapt. Rügner tritt somit auch für die Einführung besonderer Lichter für Schiffe mit Treibankern ein. Der Deutsche Nautische Verein hat bekanntlich im Februar einen derartigen Antrag abgelehnt, ebenso stehen die meisten Seeschiffsvereine einer Sonderlichterführung ablehnend gegenüber.

Jedenfalls hat Kapt. Rügner mit seinem dankenswerten Versuch der ungenügend gelösten Treibankerfrage einen recht wertvollen Beitrag geliefert, und er kann der Zustimmung praktischer Kreise sicher sein, wenn er, wie er es seinem Bericht nach beabsichtigt, »weitere Versuche mit Treibankern anderen Systems bei sich bietender Gelegenheit vornehmen will.«

Die beiden hier kurz erwähnten Manöver zeigen uns übrigens den Wert des Schulschiffes von einer bis dahin noch nicht beleuchteten Seite. Weil ihm Zeit und die erforderlichen Kräfte zur Verfügung stehen, kann der Führer des Schiffes wertvolle Erfahrungen für sich und für die Allgemeinheit sammeln. Möge er auf diesem Wege fortschreiten, an Anerkennung wird es ihm nicht fehlen.

## Die überseeische Auswanderung und Einwanderung im Jahre 1904.

Dieser Zweig der Volkswirtschaft, bedeutsam für unsere Passagier-Reedereien, findet zahlenmäßigen Aufschluß im neuesten Vierteljahrsheft der Statistik des Deutschen Reiches. Zwei Fragen sind es vorwiegend, die den Nationalökonomem beschäftigen. Wie groß war die Auswanderung überhaupt? und welchen Anteil hatten die deutschen Auswanderer? Den nautischen Leser interessiert in gleichem Maße die Kenntnis von der Beteiligung der Reedereien oder was hier ziemlich gleichbedeutend ist, der Städte an der Beförderung der Auswanderer. Ist in dieser Beziehung Bremen vollkommen dasselbe wie Norddeutscher Lloyd, so kommen in Hamburg außer der Hamburg-Amerika Linie, wenn auch in sehr großem Abstände, noch einige andere Reedereien in Betracht.

Über die deutsche überseeische Auswanderung gibt uns zunächst eine Übersicht mit Angaben aus der Zeit von 1871

bis 1904 Aufschluß. Nach wie vor steht 1881 mit 220 902 deutschen Auswanderern als Rekordjahr da; vorher Schwankungen, die in 1877 mit 22 898 Personen ihren tiefsten Stand hatten, nachher ein auf und nieder zwischen 203 685 in 1882 und 87 677 in 1893. Von da ein ständiger Rückgang bis 1898 auf 22 221, dann wieder Steigung auf 36 310 in 1903 und im letzten Jahre ein Niedergang auf 27 984. In Erinnerung darf hierbei wieder gebracht werden, daß seit 1898, ebenso wie vor 1873 nur Hamburg und Bremen als deutsche Ausgangspunkte deutscher Auswanderer in Betracht kommen, während sich bekanntlich in der Zwischenzeit auch über Stettin der Auswandererstrom ergoß. Antwerpen figuriert seit 1872, Rotterdam und Amsterdam werden seit 1885 aufgezählt, die französischen Häfen dauernd. Die Zahlen für die Ver. Staaten von Nordamerika als dem Hauptreiseziel der deutschen Aus-



wanderer machen in den ganzen Jahren dieselben Schwankungen durch, wie die Ziffern der Gesamtauswanderung. Neben den Ver. Staaten, wohin im letzten Jahre 26 085 Deutsche auswanderten, kommen noch in Betracht: Britisch Nordamerika mit 332, Brasilien mit 355, andere Teile in Amerika 316 Afrika 78, Asien 2 und Australien 97 Personen.

Bleiben wir bei den letztjährigen Ziffern, 27 884 deutsche Auswanderer, so ergibt sich, daß auf 10 000 der Gesamtbevölkerung 4,7 Auswanderer fallen.

Während in den Jahren 1902 und 1903 die Auswanderung nach einem mehrjährigen Rückgang in Zunahme begriffen war, hat sie, wie gesagt, im Berichtsjahr, dank der eingetretenen Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Reichs, wieder abgenommen. Sie betrug

1901.....	22 073	= 3,9	auf 10 000 Einwohner
1902.....	32 098	= 5,6	„ „ „
1903.....	36 310	= 6,2	„ „ „
1904.....	27 984	= 4,7	„ „ „

An der Abnahme (von 8 326 Auswanderern) gegen 1903 ist die Auswanderung über Hamburg mit 3 286, über Bremen mit 2 310 beteiligt, die übrigen Häfen — ausgenommen Antwerpen, wo die Abwanderung sich gegen das Vorjahr um 1 242 Deutsche vermindert hat — weisen, entsprechend ihrer untergeordneten Bedeutung als Einschiffungshäfen für deutsche Auswanderer überhaupt, nur eine geringfügige Abnahme auf, so die holländischen um 1 125, die französischen um 363 Personen. Für die französischen Häfen, mit 297, ist zu berücksichtigen, daß auch diesmal, wie in den beiden vorhergehenden Jahren, eine Anzahl deutscher Auswanderer außer Ansatz bleiben mußte, da nicht feststeht, daß diese Personen unmittelbar vor ihrer Auswanderung aus Gebietsteilen des Deutschen Reiches kamen; es wurde nur berichtet, daß ihre Annahme durch Agenten einer französischen Schiffsgesellschaft in Frankreich, in der Schweiz und in Österreich, besonders in den an der deutschen Grenze gelegenen Städten, erfolgte.

Bisher war nur von deutschen Auswanderern die Rede, wenden wir uns der tabellarischen Zusammenstellung über die ganze deutsche überseeische Auswanderung zu. Auch hierüber liegen Angaben bis zurück zum Jahre 1871 vor. In Frage kommen hier Hamburg, Bremen und Stettin, seit 1898 aber, wie schon früher gesagt, nur die beiden Hansestädte. Einige Rekordangaben sind aus diesem Material erwähnenswert. 1881, als das Jahr der Hochflut deutscher Auswanderung, führte 184 369 Deutsche über die deutschen Häfen, davon 98 510 über Bremen, 84 425 über Hamburg und 1434 über Stettin. Während diese Ziffern für die beiden Hansestädte den Höhepunkt deutscher Auswanderung bedeuten, gilt für Stettin mit 2295 Auswanderern 1888 als Rekordjahr. Die Anzahl fremder deutscher Auswanderer zusammen war am höchsten für Hamburg mit 144 239 im Jahre 1891, für Bremen mit 175 320 im Jahre 1903. Im Berichtsjahre gingen über deutsche Häfen 22 018 Deutsche, 219 096 Fremde, also 241 114 Personen. Davon fielen 107 433 auf Hamburg und 133 681 auf Bremen.

Welche Reiseziele die fremden Auswanderer hauptsächlich wählten, zeigt für die Jahre 1904, 1903 und 1902 folgende Aufstellung: Fremde Auswanderer gingen

über deutsche Häfen			nach folgenden
1904	1903	1902	Ländern
22 859	17 039	17 163	Großbritannien
185 454	235 118	194 266	Ver. Staaten von Amerika

über deutsche Häfen			nach folgenden
1904	1903	1902	Ländern
6 698	11 883	6 626	Britisch Nordamerika
508	460	383	Brasilien
3 219	1 610	1 088	Argentinien
287	2 006	1 213	Britisch Südafrika
62	94	81	Australien

Das Hauptziel der fremden Auswanderung waren wie im Vorjahre die Vereinigten Staaten, wohin 185 454 oder 84,6 pZt. aller Fremden gingen. Von den Herkunftsländern waren dann hauptsächlich beteiligt Rußland mit 80 892, Ungarn mit 50 056 und Österreich mit 49 832 Personen. Nächst dem wanderten Fremde in größerer Zahl nach Großbritannien (22 859 = 10,4 pZt. der Gesamtzahl) und zwar 21 434 aus Rußland und 1 087 aus Österreich; für viele wird aber Großbritannien nur eine Zwischenstation auf der Wanderung nach überseeischen Ländern gebildet haben.

Nun noch ein paar Worte zur überseeischen Einwanderung.

Zur genaueren Beurteilung der Nachweise über die Auswanderung erscheint es erwünscht, auch die überseeische Einwanderung statistisch zu erfassen.

Auf Veranlassung des Kaiserlichen Statistischen Amts unter Mitwirkung der statistischen Bureaus in Bremen und Hamburg haben sich die Schiffahrtsgesellschaften, der Norddeutsche Lloyd in Bremen sowie die Hamburg-Amerika Linie in Hamburg bereit erklärt, diesbezügliche Nachweise künftig alljährlich zu liefern. Und zwar erstrecken sich diese Daten auf die von den genannten Gesellschaften nach Deutschland beförderten Passagiere mit Unterscheidung der Kajüts- und Zwischendeckspassagiere, gegliedert weiter nach Alter (Säuglinge, Kinder von 1—12 Jahren, Erwachsene) und Monaten ihrer Einwanderung. Derartige Nachweise sind für das Jahr 1904 von den genannten zwei Gesellschaften, ferner von der Woermann-Linie, der Deutsch-Ostafrika Linie, der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und teilweise von der Reederei Kosmos geliefert.

Nach diesen Auskünften, die freilich noch keineswegs die gesamte Übersee-Einwanderung nach Deutschland behandeln, stellt sich die durch die erwähnten Linien bewirkte Einwanderung im Jahre 1904 auf 97 853 (und weitere 447 von der Kosmos beförderte Personen). Von ihnen kamen 91 372 aus Nordamerika, 724 aus Westindien und Mexiko, 198 aus Ostasien, 2232 (und 447) aus Südamerika, 2880 aus Afrika.

Kajütspassagiere waren von den 97 853 Eingewanderten 32 033, Zwischendeckspassagiere 65 373. Sie verteilen sich dem Alter nach auf

	Kajüts- passagiere	Zwischen- deckspassagiere	zusammen
Kinder von 1—12 Jahren	3 038	5 821	8 859
Erwachsene .....	28 483	56 315	84 798
Säuglinge .....	512	3 237	3 749

Nach Monaten betrachtet, war die Einwanderung am stärksten im Juli, dann im Mai und August, am schwächsten im Januar und Dezember.

Inwieweit unter den nachgewiesenen Übersee-Einwanderern Deutsche und solche sich befinden, die lediglich in Deutschland gelandet sind, um von da nach anderen Ländern weiter zu wandern, ist nicht festgestellt.

## Kollision des Fischdampfers „Sonne“ mit D. „Goldenfels“.

Am 18. Juni 1904 veröffentlichte ich in Nr. 25 dieser Zeitschrift einen Artikel über die Seeamts-Vorhandlung vom 18. Mai 1904 in Bremerhaven, in welcher über eine Kollision zwischen Fischdampfer »Sonne« und D. »Goldenfels« verhandelt

wurde. Da ich bald darauf wieder von Deutschland fort mußte, so bat ich die Redaktion, falls eine Erwiderung auf meinen Artikel erscheinen sollte, mir die betreffende Nummer des Blattes zuzustellen. Da ich keine Erwiderung zugesandt

erhielt, so war ich bis zum 24. Februar d. Js. in dem berechtigten Glauben, daß keine erschienen wäre, an diesem Tage aber hörte ich zufällig in Antwerpen, daß zwei Erwiderungen erschienen wären, welche ich mir baldmöglichst verschaffte.

Am 24. Januar 1904 lag der D. »Goldenfels«, auf dem ich damals Kapitän war, in dickem Nebel auf der Weser die vorgeschriebenen Seballsignale gebend zu Anker und wurde gegen 11 Uhr morgens von dem Fischdampfer »Sonne« angeannt, worüber am 18. Mai 1904 in Bremerhaven eine Seeamtsverhandlung stattfand.

In der Verhandlung war der anwesende Herr Reichskommissar der Meinung, daß ich eine Erlaubnis, welche in § 40 der Polizei-Vorschriften der Weser steht und welche ich nicht gekannt hatte, hätte kennen und verwenden müssen, wodurch die Kollision dann eventuell vermieden wäre. Da ich aus der Art und Weise, wie mir dieser Vorhalt gemacht wurde, zu der Überzeugung kam, daß mir dadurch ein Tadel ausgesprochen wäre, so schrieb ich in diesem Sinne darüber meinen damaligen Artikel in Nr. 25 dieser Zeitschrift.

Der Zweck nun des Artikels, der als Erwiderung in Nr. 28 auf meinen Artikel erschienen ist, besteht darin, mir zu beweisen, daß ich überhaupt nicht vom Reichskommissar getadelt sei und demselben Unrecht getan hätte mit meiner Behauptung.

Daß ich in meinem Artikel die Sache so wiedergegeben habe wie sie meiner Ansicht nach war, dafür verbürge ich mich jederzeit mit meinem Wort.

Am Tage nach der Verhandlung brachte die »Weser-Zeitung« einen kurzen Bericht über dieselbe, in dem es wörtlich lautete: »Der Reichskommissar hat bezüglich des Dienstbetriebes auf beiden Schiffen keine Ausstellungen zu machen und findet die Hauptursache des Zusammenstoßes in dem dichten Nebel und in dem besonders ungünstigen Umstände, daß »Goldenfels« zur fraglichen Zeit quer im Strom lag. Redner wünscht, daß Lotsen und Schiffsführer sich mehr als es die heutige Verhandlung ergeben habe, mit den strompolizeilichen Vorschriften bekannt machen möchten.«

Am selben Tage, wo die »Weser-Zeitung« obigen Bericht brachte, sagte mir einer unserer Herren Inspektoren, daß er den Bericht der »Weser-Zeitung« gelesen hätte und es sehr bedauerte, daß mir der Reichskommissar in seinem Spruch einen Vorwurf gemacht hätte, der mir seiner Meinung nach wirtschaftlich schaden würde.

Ein Unparteiischer, der den Spruch liest, muß meiner Meinung nach zu der Ansicht kommen, daß zwar die Hauptursache der Kollision dem Nebel und der Lage des Schiffes zugeschrieben ist, eine Nebenursache aber aus der Nichtbefolgung der Polizeivorschriften herrühren soll. Da ferner der Kapitän des Fischdampfers garnicht gefragt wurde, ob er die Polizeivorschriften kenne, so bezog ich die Worte des Herrn Reichskommissars außer auf den Lotsen nur auf mich und bin heute ebenso davon überzeugt, daß ich mich dadurch getadelt fühlen mußte, wie damals.

Daß in einer Seeamts-Verhandlung auch unabsichtlich ein Tadel ausgesprochen wird, ist freilich bereits früher vorgekommen und erinnere ich nur an den Fall, der auf dem 34. Vereinstage des Nautischen Vereins am 24. Februar 1903 in Berlin erwähnt wurde, siehe Seite 185 des Berichtes, wo es heißt: »Der Unfall so und so ist auf den dichten Nebel zurückzuführen, es wäre vorzichtiger gewesen, wenn der Kapitän etwas langsamer gefahren wäre«. Der Referent sagt, daß er aus Privatmitteilungen wüßte, daß gegen den Kapitän kein Vorwurf erhoben werden sollte. Der Spruch hat aber dazu

geführt, daß die Reederei auf Grund dieses Spruches im Auslande verklagt, über eine Million hat zahlen müssen.

In der Seeamts-Verhandlung vom 18. Mai 1904 sprach der Reichskommissar die Meinung aus, daß ich die Erlaubnis des § 40 der Weser-Polizeivorschriften hätte kennen und anwenden müssen. Aus dem Artikel in Nr. 29 der »Hansa«, der den ganzen Gang der Verhandlung bringt, sehe ich nun, daß das Seeamt damals zu der Ansicht gekommen ist, daß die Kollision zwischen Fischdampfer und »Goldenfels«, auch wenn das fragliche Signal von § 40 gegeben wäre, weder verhindert noch abgeschwächt wäre, und ist damit wohl erwiesen, daß mir der Vorhalt des Reichskommissars wegen Unkenntnis des fraglichen Paragraphen in Verbindung mit der damaligen Kollision überhaupt hätte erspart werden können.

Wünscht ein Reichskommissar, daß sich Schiffsführer mit den Polizei-Vorschriften eines Flusses oder Hafens besser bekannt machen sollen, so liegt es meiner Meinung nach am nächsten, bei der zuständigen Behörde die erforderliche Anregung dazu zu geben und nicht in Verbindung mit einem Kollisionsfalle in einer Seeamts-Verhandlung, wodurch Schiffsführer entweder absichtlich oder unabsichtlich leicht geschädigt werden können.

Auf See, den 8. März 1905.

Kapt. H. Möller.

Anmerkung der Redaktion. Wir haben Herrn Kapt. Möller aus den in der Einleitung seiner Ausführung angegebenen Gründen auch heute noch die Gelegenheit zur Rechtfertigung gegenüber den sachlichen Einwänden in Nr. 28 und 29 vorigen Jahres gegeben. Daß Herr Möller seine Bemerkungen in Nr. 25 1904 in gutem Glauben und nicht mit der Absicht, Jemand verletzen zu wollen, vorgebracht hat, ist niemals von uns bezweifelt worden. Im anderen Falle wäre Herrn M. nicht die »Hansa« zur Verfügung gestellt worden. Mit dieser Feststellung wird aber die Tatsache nicht aus der Welt geschafft, daß Herr M. eine irrthümliche Auffassung über die Stellungnahme des Herrn Reichskommissars hatte und daß Herr M. ferner das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen unberücksichtigt gelassen hat, wenn er, wie auch in seinen diesmaligen Bemerkungen, vom Reichskommissar wünscht, daß er Mängel, die sich ergeben, in seinen Kundgebungen als Reichskommissar unerwähnt lassen möchte. Wenn der Reichskommissar nach der »Weser-Zeitung«, die Herr M. anzieht, den Wunsch ausspricht, »daß Lotsen und Schiffsführer sich mehr, als die Verhandlung ergeben habe, mit den strompolizeilichen Vorschriften bekannt machen möchten«, dann war diese Äußerung doch die denkbar mildeste Form, in die sich die Absicht, eine ungenügende Kenntnis von Vorschriften festzustellen, kleiden läßt. Daß aber dem Reichskommissar das Recht zustand, ein Bekanntsein mit den Bestimmungen der Schifffahrtsverordnung für die Unterweser von Kapitänen zu fordern, geht aus dem § 64 der Verordnung hervor, wo es bekanntlich heißt: »Jeder Führer eines Fahrzeugs oder eines Flosses muß einen Abdruck dieser Vorschriften an Bord haben«. Noch erklärlicher wird die Bemerkung des Reichskommissars, wenn man den § 65 liest, nach dem Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften, »wenn nicht nach anderen Vorschriften eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. bestraft werden. Zum Schluß noch die kurze Bemerkung, daß die Klagen deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere über unangebrachte Strenge der Reichskommissare aufhören oder sich doch erheblich vermindern würden, wenn alle deutschen Seeämter mit Reichskommissaren besetzt wären, wie ihn gegenwärtig das Seeamt zu Bremerhaven hat.

## Schiffbau.

### Baufträge.

Der erste Kontrakt, der in den Ver. Staaten für den Bau von Turbinendampfern plaziert wurde, ist kürzlich einer Schiffbaufirma in New London, Conn., übertragen worden. Es handelt sich dabei um die Lieferung von zwei **schnellen Passagierdampfern** für die Eastern Steamship Co., die die meisten Dampfschiffslinien längs der Neu England-Küste kontrolliert. Die Kosten der beiden Turbinendampfer werden sich auf zusammen 1 000 000 \$ belaufen.

### Stapellänfe.

Die kürzlich für die Firma Menzell & Co. in Hamburg auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft vom Stapel gelaufenen beiden Dampfer, welche die Namen **»Lette Menzell«** und **»Olara Menzell«** erhielten, haben folgende Größenabmessungen:  $312 \times 45' 2'' \times 28' 6''$ ; Tragfähigkeit ca. 4800 Tons.

Auf der Werft der Aktiengesellschaft »Weser«, Bremen, liefen am 3. April nacheinander zwei für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, Bremen, bestimmte Dampfer vom Stapel. Die beiden Dampfer **»Nereus«** und **»Latona«** sind Schwesterschiffe der »Pallas« und nur um 1 Fuß breiter wie diese. Ihre Größenverhältnisse sind:  $54,61 \times 8,54 \times 4,15$  m. Die Tragfähigkeit beträgt bei beiden Schiffen etwa 900 Tonnen.

### Probefahrten.

Der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei vom Bremer »Vulkan«, Vegesack, erbaute Fracht- und Passagierdampfer **»Mogador«** machte seine Probefahrt mit zufriedenstellendem Resultat. Das Schiff mißt:  $230 \times 33' 6'' \times 19' 6''$ ; Tragfähigkeit 1900 Tons; die dreifache Expansionsmaschine indiziert 900 Pferdekkräfte.

Am 31. März machte der zur Allan-Linie gehörige neue Turbinendampfer **»Virginian«** (ein Schwesterschiff von »Victorian«) seine Probefahrt auf dem Firth of Clyde und erzielte eine Geschwindigkeit von über 20 Knoten. Die Maschine indizierte bei 280 Umdrehungen in der Minute etwa 15 000 PS. Selbst bei der größten Fahrt blieb das Schiff frei von jeglicher Erschütterung.

**Nachtrag zur Schiffbauabrik in No. 13.** Bei der Besprechung der Probefahrt des für die Hamburg-Süd-amerikanischen D.-Ges. gebauten Doppelschraubendampfers »Saturno« ist der Name des Erbauers nicht genannt worden. Nachträglich bemerken wir deshalb, daß »Saturno« von den Howaldtswerken, Kiel, hergestellt worden ist.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die schiffbautechnische Gesellschaft hält ihre Sommerversammlung vom 21. bis 24. Mai in Danzig ab. Neben Vorträgen über die Elbinger Industrie, namentlich die Schichau'schen Werfte, sind Mitteilungen über Mannschaftsbibliotheken an Bord von Professor Dr. K. Thieß, Danzig, ferner über die neuere Entwicklung der Mechanik und ihre Bedeutung für den Schiffbau von Professor Dr. B. Lorenz, Danzig, und über große Schweißungen mittels Thermit von Dr. Hans Goldschmidt, Essen-Ruhr, vorgesehen.

Am 31. März und am 1. April fand in Bremen die diesjährige, vom Deutschen Seefischerei-Verein berufene

Konferenz der Vertreter aller deutschen Heringsfischerei-Gesellschaften statt.

Wie der »Coco Chronicle« schreibt, ist es dem Hamburger Dampfer »Daphne«, Kapt. E. Schipper, bei schweren stürmischen Wetter in der Idzumi-See nach großer Anstrengung gelungen, die Besatzung des gekenterten japanischen Schoners »Kyo-shi-maru« zu bergen. Die von Anstrengung und Hunger erschöpften Japaner sahen ihren Tod vor Augen und sie wären in kurzer Zeit ohne die tatkräftige Hilfe des deutschen Schiffes ein Opfer der See geworden.

Aus Anlaß der Beendigung der Kaiserreise mit dem Dampfer »Hamburg« erhielt Herr Generaldirektor Ballin ein Telegramm von S. M., worin es u. A. heißt: »Die Führung des Schiffes, der Schiffsbetrieb und die Haltung der gesamten Besatzung haben mir den Beweis erbracht, daß die Fürsorge für die Reisenden kaum noch übertroffen werden kann.«

Der Kaiser verließ, ehe er den Dampfer »Hamburg« im Hafen von Neapel verließ, folgende Auszeichnungen an nachstehende Herren: dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Hamburg-Amerika Linie Tietgens den Kronenorden 2. Klasse, Generaldirektor Ballin den Stern zum Kronenorden 2. Klasse, Direktor v. Grumme eine Portraitbüste und Kapt. Kaempff das Bild des Herrschers.

### Ausland.

Die Schiffahrts-Gesellschaften: »Adria« (Fiume), General Steam Navigation Company Limited (London), Thomas Wilson Sons and Co. Limited (Hull), Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (Amsterdam), Deutsche Levante-Linie (Hamburg), A. C. de Freitas & Co. (Hamburg) haben unter dem Namen »The Greek Conference Line« eine Vereinigung getroffen, um die Frachtsätze für Warentransporte aus den westlich von Kap Matagan gelegenen griechischen Häfen, mit Ausschluß von Korfu, nach den Hafenplätzen Bristol, London, Hull, Bordeaux, Havre, Rouen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam und Hamburg ab 1. (14.) März l. J. vorläufig auf ein Jahr gemeinsam zu regulieren.

Am 2. April fand die feierliche Eröffnung des Simplontunnels statt.

## Vermischtes.

**Feuerlöscheinrichtungen auf Passagierdampfern von amerikanischen Häfen.** Ein in der letzten Session des amerikanischen Kongresses erlassenes Gesetz ändert die bestehenden Bestimmungen betr. Feuerlöscheinrichtungen an Bord von Passagierdampfern dahin, daß in Zukunft das »Bureau of Marine Supervisors« Vollmacht haben soll, vorzuschreiben, welche Apparate von ihm als geeignet für die Verbütung oder Löschung von Feuer auf solchen neuen Schiffen, die unter der Kontrolle der Behörde nach dem 1. Juli d. J. kommen, geeignet erscheinen. Wie die »Shipping Gazette« meldet, hat die Behörde, abgesehen von der schon immer vorgeschriebenen Dampfölschnecke, den bekannten Clayton Feuerlöschapparat zugelassen, dagegen keine anderen Systeme.

**Hamburgs Seeschifffahrt im ersten Quartal 1905.** Nach den Ergebnissen der ersten drei Monate fährt der hamburgische Seeschiffsverkehr im laufenden Jahre fort, sich kräftig weiter zu entwickeln. Es wurden einkommend 2308 Dampfer mit 2 111 000 t N.-R. und 893 Segler mit 257 000 t N.-R. gegen 2163 Dampfer mit 1 919 000 t und 881 Segler mit 240 000 t in der gleichen Zeit des Vorjahres gezählt. Ausgehend hat dieses Quartal dem Seeschiffsverkehr Hamburgs



eine Zunahme von insgesamt 265 Schiffen mit 342 000 t N.-R. gebracht; das bedeutet eine Steigerung der Schiffszahl um ca. 4 1/2 pZt., der Tonnage um 8 pZt. An der Aufwärtsbewegung des Verkehrs waren sowohl Dampfer wie Segler beteiligt.

#### Über die selbstleuchtende Rettungsleuchtboje „Kilialloht“

wird uns, unter Hinweis auf die bisher hier veröffentlichten Äußerungen über den Wert von selbstleuchtenden Bojen, geschrieben: »Die Boje hat eine birnenförmige Form, besteht aus einem äußeren Mantel (dem Schwimmer) und zwei im Innern befindlichen niedrigen, ineinander geschraubten Zylindern. Jeder Zylinder wird durch einen verschraubbaren Boden verschlossen. Von jedem Zylinder führt ein Kupferrohr im Innern der Boje nach deren Spitze, in welcher die Rohre in kleine, lösenförmige Öffnungen auslaufen und mit dem äußeren Kupfermantel der Boje verbunden sind. Die Zylinder sowohl als auch die Rohre sind voneinander getrennt, so daß die darin befindlichen Körper mit den sich entwickelnden Gasen im Innern der Boje nicht in Berührung kommen können. Alle Teile sind aus Kupfer hergestellt und unter sich wasserdicht verbunden. Die nach außen gerichteten Verschraubungen der beiden inneren Zylinder bestehen aus Messing und sind zum Zwecke des Wassereintrittes mit je einer Öffnung versehen. Diese beiden Öffnungen, sowie die Öffnungen an der Spitze der Boje sind durch dünne, mit Zinn aufgelötete Kupferstreifen luftdicht verschlossen. Die beiden Zylinder sind mit Stoffen gefüllt, welche beim Zutritt von Wasser Gase entwickeln, von denen sich das des äußeren Zylinders beim Ausströmen an der Spitze der Boje durch die atmosphärische Luft selbst entzündet und dadurch das Gas des inneren Zylinders bei dessen Entweichen zum Brennen bringt. Die Entzündungen finden fortwährend statt, so daß, wenn das Licht der Boje durch Untertauchen oder Überströmen verlöscht, im nächsten Augenblick das Leuchtgas wieder entzündet wird. Beim Gebrauch wird die Boje aus ihrer Lagerung herausgenommen, wobei die dünnen Kupferstreifen, welche die Öffnungen verschließen und die von je einem Karabinerbaken festgehalten sind, abgerissen werden müssen. Für diese Handhabung befinden sich an der Boje zwei Handgriffe, an deren einen der Rettungsring befestigt ist. Die Boje hat eine Höhe von 34 cm und eine Brenndauer von einer Stunde. Das Gewicht der Boje mit Füllung beträgt 3 1/2 kg. Die Brenndauer kann bedeutend verlängert werden, wenn die Boje größer gebaut wird. Durch die geringe Größe und das kleine Gewicht ist die Boje überall verwendbar. Die mit der Boje vorgenommenen Versuche haben ergeben, daß die Entzündung in 8—14 Sekunden vom Augenblick des Wasserberührens an stattfindet und daß nach Untertauchen, Überfahren mit einem Boote, Überspülen usw. die Flamme unmittelbar nach dem Auftauchen wieder brannte.

#### Eine neue Erklärung Japans über Kriegskonterbande.

Aus Hongkong wird berichtet, daß die japanische Regierung unter dem 10. Februar eine neue Erklärung für Kriegskonterbande veröffentlicht hat, durch welche die frühere Bekanntmachung vom 28. März vorigen Jahres aufgehoben wird. Der Erlaß unterscheidet zwei Klassen von Kriegskonterbande. Die erste umschließt »militärische Waffen, Munition, Explosivstoffe sowie Materialien, die Blei, Salpeter, Schwefel etc. enthalten, und Vorrichtungen zu ihrer Herstellung, Uniformen für Marine und Landheer, militärische Ausrüstungsgegenstände, Panzerplatten, Maschinerien und Materialien zur Herstellung von Kriegsschiffsausrüstung und alle sonstigen Güter, die, obschon in dieser Liste nicht verzeichnet, einzig für Kriegsgebrauch bestimmt sind«. Die zweite Klasse begreift »Proviant, Getränke, Kleidung und Material dazu, Pferde, Geschirr, Futter, Fahrzeuge, Kohlen und andere Arten Feuerung, Bauholz, Münzen, Gold- und Silberbarren, endlich Materialien für die Herstellung von Telegraphen, Telefonen und Eisenbahnen«. Die in der ersten

Gruppe aufgezählten Gegenstände sollen als Kriegskonterbande gelten, »wenn sie durch Heer, Marine oder Territorium des Feindes oder für diese bestimmt sind«; die Gegenstände der zweiten Gruppe, »wenn sie für die feindlichen Truppen an Land oder auf See bestimmt sind oder wenn sie auf feindlichem Territorium anlangen und Grund zu der Annahme ist, daß sie für das Heer oder die Marine des Feindes Verwendung finden sollen. Eine Ausnahme wird nur bei Gegenständen gemacht, die offensichtlich für den Gebrauch des Schiffes, das sie trägt, bestimmt sind.« Außerdem enthält der Erlaß die Mitteilung, daß ein Prisengericht in Sasebo und ein Appellationshof in Tokio niedergesetzt worden ist.

Über den Verkehr im Suezkanal für 1904 liegen folgende Angaben über die Beteiligung der einzelnen Flaggen vor:

Flagge	1903		1904	
	Anzahl der Schiffe	Brutto R.-T.	Anzahl der Schiffe	Brutto R.-T.
Großbritannien . .	2 278	10 215 252	2 679	12 164 591
Deutschland . . .	494	2 464 493	542	2 736 067
Frankreich . . . .	261	1 186 884	262	1 167 105
Holland . . . . .	223	770 576	223	814 204
Österr.-Ungarn . .	128	562 048	135	632 323
Rußland . . . . .	119	500 588	82	249 801
Japan . . . . .	53	308 093	6	32 813
Italien . . . . .	—	227 331	—	306 395
Norwegen . . . . .	—	94 426	—	194 278
Türkei . . . . .	—	41 601	—	65 979
Schweden . . . . .	—	2 343	—	3 812
Dänemark . . . . .	—	53 749	—	77 204
Spanien . . . . .	—	121 276	—	125 116
Griechenland . . .	—	11 890	—	32 305
Portugal . . . . .	—	2 879	—	4 408
Ägypten . . . . .	—	16 615	—	7 866

Somit ist der Verkehr von 16 615 309 Brutto R.-T. im Vorjahre auf 18 661 092 oder von 11 907 288 Netto R.-T. auf 13 401 835 Netto R.-T. im letzten Jahre gestiegen.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—28. Februar 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1905	1905	1904	1904
Totalverluste . . .	29	45	17	59
Beschädigungen . .	489	175	486	202

Nach Flaggen geordnet gingen im März 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	12	italienische	—	4
argentinische	1	—	japanische	1	—
britische	16	11	norwegische	2	5
dänische	1	1	portugiesische	—	2
deutsche	—	1	russische	—	3
französische	2	4	schwedische	2	—
griechische	1	—	spanische	1	—
holländische	2	1	türkische	—	1

#### Die Beseitigung von Wracks auf dem atlantischen Ozean.

Aus New-York kommt eine hocherfreuliche Nachricht, die nicht nur für Schifffahrtskreise, sondern ebenso sehr für das über den Ozean reisende Publikum von rechtem Interesse ist. Es handelt sich um die Zerstörung von Wracks, die herrorlos auf dem Atlantischen Ozean treiben und dann naturgemäß eine Gefahr für die Schifffahrt bilden. Bestrebungen nach dieser Richtung hin sind von amerikanischen Schifffahrtsinteressenten seit Jahren bei der amerikanischen Regierung geltend gemacht worden. Nachdem es nun im letzten Kongreß gelungen war, einen diesbezüglichen Passus in die Budget-Vorlage hineinzubringen, und dieser angenommen ist, rüstet

das Marineministerium gegenwärtig einen speziellen Dampfer von 3275 Tonnen für den in Rede stehenden Zweck aus. Es wurde ein Kohlenschiff namens »Lebanon« gewählt, das sich infolge seines großen Kohlenfassungsvermögens für die in Aussicht genommene Bestimmung ganz besonders eignet. Die Geschwindigkeit des Schiffes beträgt 10 Knoten. Es wird zur Zeit ein Torpedomagazin eingebaut und alle notwendigen Ausrüstungsgegenstände beschafft. Der Dampfer »Lebanon« soll in Narragansett Bay stationiert werden und von da bis zum 65. Meridian kreuzen oder bis zu einer Linie, die von Halifax bis Bermuda geht. Indessen braucht sich das Schiff nicht auf diese Grenze zu beschränken, wenn es sich als nötig erweisen sollte, weiter zu gehen. Es ist wahrscheinlich, daß noch ein zweites Schiff ausgerüstet werden wird, um dem gleichen Zwecke in den Gewässern südlich von Cap Hatoras zu dienen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 3. April. Als Mitglieder wurden folgende Herren aufgenommen: Freiherr v. Bodenhausen, Exz., Reichskommissar des Seerams, Professor Dr. Ahlhorn und Navigationslehrer Ingenieur W. Römer. Nach Erledigung der Eingänge beschäftigte sich die Versammlung mit der Form, in die der Antrag zur Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt für Hamburg gekleidet und an wen er gerichtet werden müsse. Nach einer von Herrn Dr. Ehlers gegebenen kurzen Darlegung der Gesichtspunkte des Vorstandes für eine von ihm unterbreitete Resolution, entwickelte der Redner in überzeugender Weise seine Auffassung über Wesen, Zweck und Ziel der angeregten Versuchsanstalt, um einzelne strittige Punkte formaler Natur der Beschlußfassung der Versammlung zu überlassen. Nachdem sich diese in einer sehr anregenden Auseinandersetzung schlüssig geworden und nachdem auf Wunsch die von Herrn Dr. Ehlers verfaßte Denkschrift über den Gegenstand verlesen worden war, nahm die Versammlung folgende Resolution an:

»Der Nautische Verein zu Hamburg spricht sich einstimmig für die Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt aus und beauftragt seinen Vorstand, eine diesbezügliche Eingabe an den Senat zu richten.«

Nächste Sitzung am 10. April.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 5. April. Als Mitglied wird Herr Kapt. J. J. Oestmann, D. »Hudiksvall«, aufgenommen. Unter den Eingängen wies der Vorsitzende hauptsächlich auf ein vom Reichsamt des Innern dem Verbands zugestelltes Schreiben hin, wonach der Herr Staatssekretär die Ansicht des Verbandes über die von norwegischer Seite vorgeschlagene Einführung eines obligatorischen zweiten Toplichtes bei Dampfern von 150 Fuß Länge und mehr erbittet. Den Einzelvereinen seien, wie der Vorsitzende bemerkte, Abschriften zugegangen, um den für die zum 19. April in Aussicht genommene Verbandskonferenz delegierten Mitgliedern gegebenenfalls Gelegenheit zu einer Aussprache über diesen Gegenstand zu geben. Da die für die Satzungsberatung vorgesehene Verbandskonferenz auch zur Oberflächenventilation bei Kohlenladungen sprechen soll, wird auf Vorschlag des Vorsitzenden Herr Kapt. Meyer (Assistent der Seewarte) zum Referenten für die Toplicht- und Ventilationsfrage ernannt und zum Delegierten gewählt. — Hierauf berichtete Herr Kapt. Opitz über einen Lukenverschluß mit mehreren starren Knappen, eine Erfindung des Mitgliedes Herrn Kapt. v. Schroetter. Eine sehr anregende Aussprache über Zweck, Wesen und Eigenschaften dieser v. Schroetter'schen Idee führte zu dem Ergebnis, daß sich der Verein am 3. Mai, seiner nächsten Sitzung, abermals mit der Angelegenheit beschäftigen wird. Der Erfinder erklärte sich

bereit, zu diesem Tage ein Modell der Konstruktion in den Vereinsaal schaffen zu lassen.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der letzten in Vertretung des Vorsitzenden von Herrn Schwarz geleiteten Versammlung hielt Herr Plaß, Direktor der Hanseatischen See- und Allgemeinen Versicherungs-Gesellschaft, einen Vortrag über das Thema: »Was ist Rückversicherung«. Es wurde ausgeführt, daß die Kaufleute und Reeder kein eigentliches Interesse an der Rückversicherung hätten, sondern dies hauptsächlich Sache der Asskureure selbst wäre, um gegen größeren Verluste gedeckt zu sein. Herr Direktor Plaß gab dann einen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Rückversicherung und bemerkte, daß dieselbe eigentlich erst vor ungefähr 30 Jahren ins Leben gerufen wäre, seitdem die Schifffahrt sich so sehr vergrößert hätte. Die Versammlung dankte Herrn Direktor Plaß für den äußerst interessanten Vortrag durch Erheben von den Sitzen. — In den Verein wurden fünf neue Herren aufgenommen, welche durch die Zentralkasse Hamburg vorgeschlagen waren. An Eingängen lag ein Kontrakt einer russischen Reederei vor, welche auf Grund desselben deutsche Schiffsoffiziere in ihren Dienst zu stellen sucht. Der Kontrakt rief lebhaftes Interesse und Debatte hervor. Außerdem wurde hervorgehoben, daß es für Schiffsoffiziere von großem Werte sei, Examen in der Gesundheitspflege zu besitzen und wurde auf die Termine, an denen eine Prüfung stattfindet, hingewiesen.

## Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Betriebs-Ergebnisse im Monat Februar 1906.

(Mitgeteilt durch die Herren Glücke & Hennings, Schiffsmakler  
Brunshüttelkoog—Holtensau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	766 mit 210 770 t N.R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit		
eigener Kraft. . . . .	160	7 329
Leichterfahrzeuge. . . . .	94	27 823

Zus. 1020 » 245 922 t N.R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	792 Fahrzeuge mit 139 819 t N.R.
belgischer	1	599
britischer	17	14 528
dänischer	85	37 989
schwedischer	43	16 719
norwegischer	17	6 078
französischer	—	—
russischer incl. finn.	10	9 446
niederländischer	4	6 136
div. Flaggen	—	—

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m . . .	1502 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . .	8

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std. 2 Min.
» » » 5,5—8,9 » »	10 » 15 »
» » » 7,0—8,5 » »	18 » 53 »
» Schleppzüge . . . . .	17 » — »

Die Abfertigungszeit in den Endschlusen betrug:

in Brunshüttel eingehend:	19 Min.
ausgehend:	16 »
in Holtensau eingehend:	18 »
ausgehend:	15 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung während weniger als der halben Fahrzeit . . . 227 Fahrzeuge  
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . . 422

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 5 Tagen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 15.

Hamburg, den 15. April.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Sogwirkung als Ursache einer Kollision. — Die Ahlbornschen Untersuchungen über Wasserwiderstände. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Schlingerkiele bei Segelschiffen. — Deutscher Nautischer Verein (Erstes Rundschreiben). — Schiffbau. — Maritimo Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Das Fehmarnbelt-Feuerschiff

ist ein Schmerzenskind. Erst hat es jahrelang aller Überredungskünste bedurft, um die zuständige Stelle in Preußen von der Notwendigkeit der Auslegung eines Feuerschiffes in dem nebel- und stromreichen Fehmarnbelt zu überzeugen, dann, als das Schiff schließlich ausgelegt wurde, mußte sein Name wiederholt in der Öffentlichkeit aus wenig angenehmen Gründen genannt werden. Zuerst im Juni 1903, als neben den »Nachrichten für Seefahrer« den deutschen Admiralitätskarten zum Vorwurf gemacht wurde, die Wiederauslegung des Schiffes auf eine andere geographische Lage zu spät bekannt gegeben zu haben. Auf diese verspätete Bekanntgabe wurde damals die Strandung zweier deutscher Dampfer zurückgeführt. Durch eine Zuschrift des Herrn Regierungspräsidenten in Schleswig wurde uns dann (S. 370, Jahrgang 1903) mitgeteilt, daß die am 1. April jenes Jahres erfolgte Auslegung des Feuerschiffes bereits am 14. März in No. 11 der »Nachrichten für Seefahrer«, als beabsichtigt, veröffentlicht worden sei. Wir nahmen von dieser Mitteilung dankend Kenntnis und sprachen dabei den Gedanken aus, daß »wir es bei der großen Wichtigkeit der Sache doch entschieden für richtig gehalten haben würden, wenn die Verlegung unmittelbar, nachdem das Feuerschiff wieder ausgelegt war, veröffentlicht worden wäre.« Grund zu dieser Bemerkung gab uns damals die Tatsache, daß die erfolgte Wiederauslegung des Feuerschiffes erst am 30. Mai, also zwei Monate später, durch die »Nach-

richten für Seefahrer« bekannt gegeben worden war. — Seitdem sind zwei Jahre vergangen. Das Feuerschiff wurde ausgelegt, eingezogen, durch ein neues ersetzt und ist nun wieder ausgelegt worden. Vorher war am 24. und 31. Dezember 1904, in No. 52 und No. 53 der »Nachr. für Seefahrer«, bemerkt worden, »daß der Tag der Wiederauslegung vorher bekannt gegeben werde.« Der Navigateur, wenn ihm die »Nachr. für Seefahrer« zeitig genug zgingen, brauchte sich nach dieser Notiz und insbesondere, wenn er die Erörterungen auf S. 370, 1903, der »Hansa« noch in der Erinnerung hatte, nicht weiter zu beunruhigen. Die »Nachr. für Seefahrer« würden ihm schon rechtzeitig Mitteilung machen. Von diesem Gedankengang ließ sich gewiß auch der Führer des Hamburger Dampfers »Poseidon« leiten, als er am 6. März auf der Reise von Antwerpen nach Kopenhagen nach Passieren des Kaiser Wilhelm-Kanals die Fahrt fortsetzte. Leider eine verhängnisvolle Annahme. Denn »Poseidon« kam an der Südspitze von Laaland auf Grund, weil die Schiffsführung, die sich aus der neuesten No. der »Nachr. für Seefahrer« davon überzeugt hatte, daß die beabsichtigte Wiederauslegung des Feuerschiffes noch nicht bekannt gegeben war, ein gesichtetes Feuer für West-Markelsdorf hielt. Tatsächlich war es aber das Fehmarnbelt-Feuerschiff, das schon seit dem 4. März auf seiner Station lag! Ohne vorherige Bekanntgabe? Leider, denn erst die am 11. März erschienene Nummer der »Nachr. für Seefahrer« brachte eine entsprechende Mitteilung,



die, wie die Überschrift zeigt, »als Nachricht der Wasserbauinspektion in Flensburg vom 4. März« aufzufassen ist. Die Nautische Abteilung des Reichs-Marine-Amtes, als Herausgeber der »Nachr. für Seefahrer«, darf demnach nicht für die verspätete Einrückung verantwortlich gemacht werden, sondern die Wasserbauinspektion in Flensburg. Sie hat sich deshalb auch die durchaus berechtigte Kritik zuzuschreiben, die der Reichskommissar des Seeamts zu Hamburg bei der Untersuchung der Strandung des Dampfers »Poseidon« am 4. April aussprach. Da das Seeamt die Verhandlung vertagt hat, um sich nach den Gründen über die verspätete Bekanntmachung der Wasserbauinspektion zu erkundigen, haben wir Gelegenheit, gegebenenfalls noch später auf diese Sache zurückzukommen. Diesmal darf aber schon als Forderung der Schifffahrtskreise ausgesprochen werden, daß Mittel und Wege geschaffen werden müssen, um eine Wiederholung solcher Vorkommnisse unter allen Umständen zu vermeiden.

#### Zur Revision des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen

wird uns von sehr geschätzter Seite geschrieben: In Ihrem in No. 1 und 2 veröffentlichten Jahresbericht, dessen zweite Hälfte mir besonders gut gefallen hat, bin ich auf eine Stelle gestoßen, die mich stutzig macht. Sie sagen: »Daß das 1877er Gesetz, auch soweit es sich auf das Oberseeamt bezieht, nur mehr ungenügend den gegenwärtigen Verhältnissen Rechnung trägt, . . . . .« Ich habe bis jetzt aus allen Ihren Kommentaren zu den letztjährigen Entscheidungen des Oberseeamts den Eindruck gewonnen, daß die oberseeamtliche Rechtsprechung, weil sie den praktischen Erfahrungen und dem modernen Empfinden weitgehend Rechnung trägt, Ihren vollen Beifall findet; eine Anschauung, die auch ich durchaus teile. Ihre Bemerkung läßt aber für die Vermutung Raum, daß Dem nicht so sei, was ich bedauern würde, da durch eine solche Auffassung nur Verwirrung geschaffen werden kann. Sollte ich Sie mißverstanden haben, dann würde ich eine entsprechende Erklärung für sehr wünschenswert halten, denn nicht mir allein ist die oben zitierte Stelle Ihrer Ausführungen aufgefallen.

X.

*Antwort der Redaktion.* Daß aus unseren Bemerkungen eine solche Schlußfolgerung, wie sie Herr X. ausspricht, gezogen wird, tut uns leid, hat es uns doch fern gelegen, die Rechtsprechung des Kaiserlichen Oberseeamts zu verurteilen. Wir sind im Gegenteil nach wie vor der Meinung, daß das seit etwa zwei Jahren kundgegebene, entschiedene Vorgehen des Oberseeamts gegen Formfehler der Vorinstanzen, sowie die liberale Auffassung des obersten Gerichtes über Verfehlungen in der Navigation schon heute einen heilsamen Einfluß aus-

geübt haben. Wenn wir trotz dieser Auffassung eine Revision des 1877er Gesetzes auch, soweit es sich auf das Oberseeamt bezieht, für erwünscht, ja für ein Bedürfnis halten, dann geschah es aus anderen Gründen, als den von Herrn X. gemachten. Zunächst müßten dem Oberseeamt weitergehende Rechte, als sie ihm heute gegenüber der Rechtsprechung der Seeämter zur Seite stehen, eingeräumt werden, eine Forderung, die ohne weiteres Berücksichtigung bei einer Änderung der § 18 bis 24 findet, und der auch insofern Rechnung getragen werden müßte, wenn gegenüber Aussprüchen von Verschulden das Mittel der Revision eingeräumt werden soll. Aber mit unserer Bemerkung auf S. 18 hatten wir noch eine andere Änderung im Sinn, einen Vorschlag, der gewiß bei der Revision des Gesetzes zu prüfen sein wird. Im § 29 des Gesetzes, der sich als erster mit dem Oberseeamt beschäftigt und über seine Zusammensetzung spricht, heißt es bekanntlich an einer Stelle: »Für das Amt der übrigen Beisitzer (ein ständiger schifffahrtskundiger Beisitzer wird ja vom Kaiser ernannt) bringen die Regierungen der Bundes-Seestaaten je drei sachkundige Personen in Vorschlag.« Ganz abgesehen davon, daß wir es für viel zweckentsprechender halten würden, wenn die Auswahl der Beisitzer statt von den einzelnen Bundes-Seestaaten, also von *sechs verschiedenen Stellen*, von einer mit dem jeweiligen Vorsitzenden des Oberseeamts in Verbindung stehenden Zentrale aus erfolgen würde, halten wir auch die im Gesetz vorgesehene Anzahl der Beisitzer für viel zu gering. Unter achtzehn im ganzen Deutschen Reich kommen fünf für jede Verhandlung in Frage. Da hat der Vorsitzende, der sich bekanntlich nach demselben Paragraphen die Beisitzer für jeden Beschwerdefall aussuchen soll, nur die Möglichkeit einer ganz geringen Auswahl. Eine Unannehmlichkeit, die um so schwerer fühlbar ist, wenn es sich um die Untersuchung eines Seeunfalls handelt, von dem ein großer, moderner Passagierdampfer betroffen worden ist. Hier beschränkt sich die Anzahl wirklich kundiger Beisitzer nur auf wenige Köpfe. Unter »wirklich kundigen« verstehen wir solche Herren, die den Betrieb an Bord der großen Riesenschiffe aus eigener Erfahrung kennen. Resume: die Anzahl der Beisitzer müßte größer sein und ihre Ernennung durch die einzelnen Bundes-Seestaaten müßte, falls sich aus staatsrechtlichen Gründen unser Vorschlag von der *einen* Zentrale nicht verwirklichen läßt, nach einheitlichen Grundsätzen erfolgen.

#### Über die Internationalität der Besatzung auf amerikanischen Schiffen

gibt der Navigationskommissar der Ver. Staaten in seinem letzten Jahresbericht Aufschluß. Von 112957 an- und abgemusterten Schiffsleuten im Jahre 1905

waren nur 55 550 Amerikaner und unter diesen wieder nur 34 125 aus den Ver. Staaten Gebürtige. Immerhin beweist dieser Prozentsatz von 49 ein ständiges Wachstum des amerikanischen Elements, das beispielsweise 1894 nur mit 28 pZt. vertreten war. Unter den Ausländern nehmen die Briten mit 13 868 die erste Stelle ein. Ihnen folgen die Skandinavier mit 12 454, die Deutschen mit 4 087, die Italiener mit 2 979. Eingeborene von Mittelamerika und den Westindischen Inseln sind ferner sehr zahlreich vertreten, im Gegensatz zu Franzosen, die mit der kleinsten Ziffer figurieren.

**Die Internationalität der Besatzung britischer Schiffe** wird durch einige statistische Angaben beleuchtet, die der Vertreter des englischen Handelsamtes in Beantwortung einer Interpellation im Unterhause bekanntgab. Das Material, das sich auf An- und Abgemusterte in sechs europäischen Häfen bezieht, unterscheidet zwischen Briten und Ausländern. Für Hamburg und Bremen-Bremerhaven ist nur die Gesamtzahl An- und Abgemusterteter vermerkt, wenn der Regierungsvertreter auch angeben konnte, daß davon 70 bis 75 pZt. Ausländer waren. Darunter, wie er hinzusetzte, vorwiegend Deutsche und Skandinavier. Seinen Mitteilungen zufolge

wurden in den nachbenannten Häfen für britische Schiffe an- und abgemustert, in:

Hafen	Angemusterte Schiffsleute		Abgemusterte Schiffsleute	
	Briten	Ausländer	Briten	Ausländer
Havre				
1903 . . . .	28	82	111	82
1904 . . . .	51	91	85	95
Dünkirchen				
1903 . . . .	156	468	469	325
1904 . . . .	81	321	288	247
Antwerpen				
1903 . . . .	3 495	12 145	4 958	10 398
1904 . . . .	3 227	10 855	4 323	9 649
Rotterdam				
1903 . . . .	1 836	5 004	3 317	4 278
1904 . . . .	1 642	4 581	2 914	3 799
An- und abgemusterte Schiffsleute				
Hamburg	Briten		Ausländer	
	5 322		5 662	
	6 077		6 454	
Bremen u. Bremerhaven				
1903 . . . .	688		851	
1904 . . . .	1 151		1 128	

Ergänzend setzte der Regierungsvertreter noch hinzu, daß die ausländischen Schiffsleute in Havre 15 und in Dünkirchen sogar 18 verschiedenen Nationen angehörten. Über Antwerpen und Rotterdam fehlten ihm dementsprechende Angaben.

## Die Sogwirkung als Ursache einer Kollision

ist im Hamburger Hafen in einem bezeichnenden Falle in die Erscheinung getreten. Zwei Leichter in Schlepptau stiessen zusammen, weil ein großer Seedampfer in ihrer Nähe bei seiner Navigierung nicht die Wirkung seines Sogs auf die Schleppzüge beachtet hatte. Aus diesem Grunde wurde er von dem hanseatischen Oberlandesgericht verantwortlich für die Kollision gemacht. Kann auch nicht vom Führerpersonale eines Leichters eine genügende Kenntnis über die Äußerung des Sogs beansprucht werden, so muß, wie das Oberlandesgericht ausspricht, von dem Führer eines größeren Seedampfers — und ebenso von einem Lotsen — verlangt werden, daß er im allgemeinen über den Einfluß, den die Sogwirkung haben kann, unterrichtet ist und ferner auf Grund der Kenntnis des geführten Schiffes, insbesondere dessen Tiefganges, zu beurteilen vermag, in welchem Maße möglicher Weise ein den Kurs anderer Fahrzeuge beeinträchtigender Wasserdruck von dem Schiffe ausgehen kann.

Damit dieser gewiß berechtigten Forderung des Oberlandesgerichtes entsprochen werden kann, weisen wir zunächst auf die verdienstvolle Tätigkeit hin, die der Assistent der Seewarte, Herr Kapt. Meyer auf diesem Gebiete entfaltet hat. Vielleicht veranlaßt ihn die hier vorliegende Kollision, aus seiner in der letzten Zeit beobachteten Reserve hervorzutreten und den fachmännischen Kreisen neue

Beobachtungsmomente zugänglich zu machen. In der Zwischenzeit bringen wir den Lesern einen Vortrag in Erinnerung, den im April 1901 Herr Geh. Baurat Haak über Sogwirkung unter dem Titel: »Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluß auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe« gehalten hat. Er stützte sich hierbei auf umfangreiche Versuche im Dortmund-Ems-Kanal. Seine Bemerkungen über Wirkung und Ursache des Sogs mögen, da sie durch neuere Forschungen noch nicht ergänzt worden sind, bei dieser Gelegenheit wiedergegeben werden.

Herr Geh. Baurat Haak sagte damals: »Bis dahin bestand allgemein die Ansicht, der Deplazementschwerpunkt behalte während der Fahrt des Schiffes dieselbe Höhenlage zum Wasserspiegel des Kanals, die er in dessen Ruhelage hatte. Spätere Nachforschungen haben zwar ergeben, daß durch Froud, Thornycroft u. a. bereits Ähnliches beobachtet wurde, aber nirgends fand sich eine Erklärung über die Entstehung der Einsenkung der Wasseroberfläche, sowie des Einflusses, welchen sie auf die Bewegung der Schiffe hat. Man sprach wohl von dem »Sog«, einer sehr alten seemännischen Bezeichnung der die Fahrt des Schiffes begleitenden Wasserbewegung, welche nachteilig auf das Manövrieren, insbesondere auf die Steuerfähigkeit der Schiffe einwirke, niemals aber ist das »Wesen«

dieses »Sogs« und seine Art der Wirkung auf die Schifffahrt bis jetzt aufgeklärt worden. Hierüber haben nun die angestellten Versuche volle Klarheit gebracht und zwar entstehen alle Erscheinungen, welche dem »Sog« zugeschrieben werden, allein aus der Einsenkung. Um dies den Zuhörern jenes Vortrages zu zeigen, führte Herr Haak zunächst ein Bild von der 1 Kilometer langen Versuchsstrecke mit ihren Meßapparaten und einige der 344 Versuchsfahrten in Bildern vor. Man konnte u. a. daraus entnehmen, daß schon ein verhältnismäßig kleines Schiff bei 2,66 m/sek., d. i. 9,6 km/stunde Geschwindigkeit ohne lebhaften Gebrauch des Steuerruders den richtigen Kurs in der Kanalmitte nicht einhalten konnte. An einem anderen Bilde erkannte man an den Wirbeln der Kanalmitte, wie schon der Schleppdampfer »Goedhart« starke Ruderwinkel zur Aufrechterhaltung des Kurses nötig hatte. Auf wieder anderen Bildern zeigte sich die positive Strömung, welche kurz hinter dem Schiff am stärksten ist und bei ca. 1000 m dahinter ganz aufhört. Bei allen Versuchsfahrten zeigte sich, daß negative Strömung und Einsenkung alle Fahrten in begrenzten Gewässern begleiten. Die Einsenkung der Hohlkörper, welcher von der Ebene des Wasserspiegels und der sich darunter bildenden, verschiedenartig gestalteten Wassertiefe begrenzt wird, ist an der Stelle des Gewässers, an der sich das Schiff auf seiner Fahrt befindet. Die Tiefe der Einsenkung unter der Kanalwasserlinie hängt von der Geschwindigkeit der Strömung ab. Auffällig ist die Größe der negativen Stromgeschwindigkeit selbst schon bei ganz geringer Schiffsgeschwindigkeit. Je tiefer der

Körper sich senkt, desto mehr verschwindet die Einsenkung und für eine gewisse Tiefe verschwindet sie vollständig.

Auf Kanälen und Flüssen beeinflusst die Einsenkung fast alle Bewegungen und ist häufig die Ursache von Kollisionen oder anderen Unfällen. Bestimmend für Verhütung von Kollisionen ist das Gesamtdrehmoment und das diesem entgegenwirkende Rudermoment. Die zahlreichen Unfälle aber entstehen lediglich durch zu schnelles Fahren und die Schuld an dem Zusammenstoß trägt immer dasjenige Schiff, welches die Steuerfähigkeit verloren hat. Weniger gefährlich ist das Fahren an dem konkaven Ufer, weil der Rudersmann so besser ermessen kann, ob er den richtigen Abstand des Vorschiffes vom Ufer innehält. In seitlich begrenzten und in unbegrenzten Wasser von verhältnismäßig geringer Wassertiefe stoßen Schiffe während der Fahrt häufig auf den Grund, wenn ihr Tiefgang in der Ruhelage etwas geringer als die Wassertiefe ist, was schon lange bekannt ist und von alten Seeleuten mit der Behauptung erklärt wurde, seichte Gewässer hätten weniger Tragfähigkeit als solche mit größerer Wassertiefe. Es ist jedoch die Einsenkung, welche ein Schiff dem Boden des Gewässers näher bringt als wenn es darin ruhig liegt. Wird die Einsenkung so groß, daß sie um mehr als den ursprünglichen Unterschied zwischen Tiefgang und Wassertiefe das Schiff sinken macht, dann muß es natürlich den Grund berühren, wo das vorkommt, ist es ein Zeichen für zu schnelle Fahrt. Wird die Geschwindigkeit nicht sofort gemäßigt, dann können bei weiterer Fahrt leicht andere Unfälle vorkommen.

## Die Ahlbornschen Untersuchungen über Wasserwiderstände.

Von Ingenieur Ludwig Benjamin.

Herr Prof. Dr. Ahlborn hat vor Kurzem im Nautischen Verein zu Hamburg einen außerordentlich fesselnden Vortrag über seine Untersuchungen gehalten, welcher zu einer sehr angeregten Diskussion Anlaß gab; die Frage beschäftigt noch heute den Verein insofern, als man sich über die Form einer über den Gegenstand zu fassenden Resolution zu einigen wünscht<sup>\*)</sup>. Aus diesem Grunde hat die Redaktion der »Hansa« mich aufgefordert, ihr eine Besprechung des Gegenstandes zukommen zu lassen, und ich komme dieser Aufforderung um so lieber nach, als ich bereits bei der erwähnten Diskussion Gelegenheit nahm, meiner unbedingten Anerkennung der Verdienste, die Prof. Ahlborn sich durch seine Arbeiten erworben hat, Ausdruck zu geben.

Es muß von vorne herein gesagt werden, daß es außerordentlich schwer ist, einen richtigen Begriff über die Ahlbornschen Leistungen zu geben, ohne wenigstens einige der photographischen Aufnahmen vorzuführen, die das Resultat

dieser Versuche bilden; ich bedaure aber, den Lesern der »Hansa« diese Aufnahmen nicht bringen zu können, da sie sich nicht für die Wiedergabe auf Druckpapier eignen; diejenigen Leser, welche der Sache besonderes Interesse entgegenbringen, müssen sich deshalb schon der Mühe unterziehen, sich die Photographien in den Jahrbüchern der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1904 und 1905 anzusehen, in welchen zwei Vorträge von Prof. Ahlborn mit sehr zahlreichen Abbildungen enthalten sind. Im großen Ganzen sind diese Abbildungen auch derselben Natur, wie die, welche im Nautischen Verein als Lichtbilder produziert wurden.

Kurz ausgedrückt, bestehen diese Versuche in Folgendem: Ahlborn hängt den Gegenstand, dessen Widerstand er untersuchen will, an einen kleinen Wagen, welchen er im dunklen Raum über einen Tank mit regulierter Geschwindigkeit hin- und herlaufen läßt, und mit diesem Wagen setzt er eine photographische Camera in feste Verbindung, welche im geeigneten Augenblick bei Aufleuchten von Blitzlicht, dessen Vorrichtung ebenfalls mit dem Wagen verbunden ist, photographische Aufnahmen des bewegten Körpers mit seiner Wasserumgebung vornimmt.

Infolge dieser Anordnung, nämlich der Verbindung der Camera mit den bewegten Körpern, erscheint auf der Photographie der Körper in Ruhe, während das Wasser in Bewegung

<sup>\*)</sup> Wie aus dem Bericht über die am 3. April abgehaltene Sitzung des Nautischen Vereins hervorgeht (Siehe Seite 170) ist in einer einstimmig angenommenen Resolution der Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt für Hamburg das Wort geredet worden. D. R.



zu sein scheint. Aber es muß hervorgehoben werden, daß es sich nicht um eine Umkehrung der Bewegungen, sondern nur um eine *Umkehrung der Darstellung* der Bewegungen handelt. Um die Bewegung des Wassers auf der photographischen Platte sichtbar zu machen, wendet Ahlborn leichte mehlartige Stoffe, wie z. B. Bärkappsaamen, welcher auf der Oberfläche schwimmt, an und erhält dadurch ganz außerordentlich eindrucksvolle Bilder von den Vorgängen auf der Wasseroberfläche. Dies ist in den Hauptzügen der Vorgänge, auf welche die Untersuchungen sich stützen; es sei nur noch hinzugefügt, daß alle Bewegungen und Ausschaltungen der Apparate dabei selbsttätig durch Elektrizität erfolgen und durchaus regulierbar sind. Zur Erklärung der Erscheinungen sei nun noch folgendes ausdrgesetzt, was Ahlborn als selbstverständlich anzusehen scheint und deshalb übergeht. Der Bärkappsaamen verteilt sich in feinen punktförmigen Teilchen über die ganze Oberfläche; wenn man den Ahlborschen Wagen mit der Camera, aber ohne einen angehängten, durchs Wasser zu ziehenden Gegenstand, in gleichmäßiger Geschwindigkeit über die in vollständiger Ruhe befindliche Wasseroberfläche hinweg ziehen läßt, so würden einem an der Stelle der Camera befindlichen menschlichen Auge diese Punkte als gerade parallele Linien erscheinen, ähnlich wie etwa von einem fahrenden Eisenbahnwagen aus die einzelnen Steinchen der Kiesachüttung als langgestreckte Striche erscheinen.

Während des kurzen Zeitabschnitts des Photographierens, der durch die Brenndauer des Blitzlichts gegeben ist, erscheinen die Pünktchen aber als abgegrenzte Strecken dieser Linien, und zwar sind diese Strecken um so länger, je schneller der Wagen über das Wasser hinwegfährt.

Wenn nun aber das Wasser sich nicht, wie eben angenommen, in absoluter Ruhe befindet, sondern wenn irgend welche Strömungen stattfinden, so werden die Bärkapp-Pünktchen sich wiederum als Striche in dem Bilde zeigen und zwar würde alsdann die Richtung und die Länge dieser Striche die wirkliche Richtung und Geschwindigkeit der Pünktchen angeben.

Wird beides kombiniert, bewegt sich also der Wagen mit der Camera in einer gewissen Geschwindigkeit über das Wasser, dessen Oberflächenteilchen infolge von Strömungen in Bewegung begriffen sind, so kombinieren sich in der photographischen Aufnahme für jeden Punkt die beiden Bewegungen, nämlich die *scheinbare*, die der Camera eigen ist, und die *wirkliche*, die dem photographierten Punkt eigen ist, zu einer neuen scheinbaren Bewegung, wie sie das Bild uns zeigt.

Für jeden Punkt ließe sich die wirkliche Bewegung konstruieren, wenn man die scheinbare Bewegung und die Geschwindigkeit des Wagens, so wie die genaue Dauer des Blitzlichtes kennt.

Deshalb muß man von vorne herein daran festhalten, daß es zur Beurteilung der Ahlborschen Photographien einer gewissen Schulung bedarf.

Es würde für den vorliegenden Bericht zu weit führen, wollte ich auf die Einzelheiten der Linien in den Photographien ausführlicher eingehen; es würde dies zu komplizierten mathematischen Betrachtungen führen. Erwähnen will ich aber, daß weder in den Ahlborschen Vorträgen, noch in den Diskussionen, welche sich in der Schiffbautechnischen Gesellschaft an dieselbe anschlossen, dieser Punkt berührt wurde; dies ist um so mehr zu bedauern, als gerade durch das Beiseitelassen dieser Erörterungen ein Element in die erwähnte Diskussion hineingelangt ist, welches auf den Leser den Eindruck machen könnte, als wenn die Ahlborschen Untersuchungen nicht überall die Anerkennung gefunden hätten, die ihnen zukommt, und die ihnen auch tatsächlich zuteil geworden ist.

Es sind dies die Bemerkungen, welche Herr Prof. Schütte-Danzig in jener Diskussion gemacht hat, soweit sie sich auf den Wert der photographischen Aufnahmen beziehen; den Bemerkungen des genannten Herrn liegt offenbar die Erkenntnis

zu Grunde, daß es einer Analyse der Photographien in der besagten Richtung bedarf, daß es gewissermaßen einen *Schlüssel zum Verständnis der Ahlborschen Photographien* bedarf; es ist ihm aber eben so offenbar nicht ganz klar geworden, worin dieser Schlüssel zu suchen ist, und deshalb hat er die unrichtige Behauptung aufgestellt, daß die *Subjektivität des Beobachters* bei den Photographien eine Rolle spiele.

Es ist das, wie gesagt, unrichtig; denn die *Subjektivität des Beobachters* ist bei den Erscheinungen, die diese Photographien uns zeigen, vollständig ausgeschlossen, weil die Aufnahme absolut automatisch geschieht; wohl aber verlangen die Photographien, ehe man Schlüsse aus ihnen zieht, eine Analyse der besagten Art, welche sich auf die Richtungen und Geschwindigkeiten der in der Photographie gezeigten Bewegungen erstreckt; die *Natur dieser Bewegungen* aber bleibt auch nach der Analyse bestehen.

Es wäre deshalb taktisch richtiger gewesen, wenn Prof. Ahlborn uns über die mathematische elementare Grundlage der Photographien in seinen Vorträgen Aufschluß gegeben hätte, statt daß er, wie es der Fall zu sein scheint, dieselben als bekannt vorausgesetzt hat; sie sind nicht bekannt und sie müssen erörtert werden; denn ohne sie ist es dem Leser außerordentlich schwer, ein volles Verständnis zu erlangen. Hätte Ahlborn aber diese mathematischen Erörterungen in noch so kurze Form gebracht, so wäre auch den erwähnten Schütteschen Bemerkungen der Boden entzogen gewesen.

Doch zurück zur Sache. Will Ahlborn die Widerstandsercheinungen bei der Bewegung eines bestimmten Körpers durch das Wasser untersuchen, so hängt er ihn an den Wagen und zieht ihn so durch das Wasser; dabei entstehen Strömungen und Wellen. Wellen aber sind bestimmte Ausdrucksformen von Druckerscheinungen, und wenn man die Wellen studiert, so wird man damit auch die Druckerscheinungen erkennen lernen, die bei dieser Bewegung durchs Wasser entstehen. Andererseits aber äußert sich die Teilnahme irgend eines Oberflächenteilchens des Wassers, wenn zugleich eine Strömung stattfindet, dem Auge, also auch der Camera gegenüber, durch gewisse scheinbare Verzögerungen und Beschleunigungen der Bewegung, die alle auf der Photographie zu erkennen sind, und so kommt es, daß uns die Ahlborschen Photographien ein klares Bild nicht nur der Strömungsercheinungen, sondern auch der Wellenbildung geben, und daß die Schlüsse, die sich aus ihnen ziehen lassen, sich auch auf die herrschenden *Druckverhältnisse* erstrecken.

Während nun die Versuche, welche bisher in den bestehenden Versuchstanks gemacht wurden, jeden einzelnen Körper (Schiffkörper) als ein abgeschlossenes Ganzes behandeln und seinen Gesamtwidestand zu ermitteln versuchen, steckt sich Ahlborn das Ziel, diese Verhältnisse systematisch zu untersuchen und durch die somit auch systematisch erzielten Schlussfolgerungen zu einer Kenntnis der dabei vorwaltenden Naturgesetze zu gelangen. Ganz richtig sagt Ahlborn in seinem Berliner Vortrag von 1904:

„Auch heute weiß noch niemand, wie das Wasser um Schiff und Ruder, die Luft um Segel und Flügel flutet, und welches die Wirkungen im einzelnen sind, die in ihrer Gesamtheit den Widerstand ausmachen. Eine wirkliche Einsicht in diese Dinge wird erst möglich sein, wenn wir über die Vorgänge selbst nicht nach Meinungen und Vorstellungen a priori urteilen, sondern über dieselben durch streng objektive, darstellende Methoden unterrichtet sind.“

Deshalb hat er seine Versuche mit einfachen Platten, nicht mit Schiffskörpern begonnen und hat nur gewissermaßen probeweise, einzelne Schiffstypen, Schiffsteile und Schiffschrauben in den Rahmen seiner Untersuchungen gezogen.

Will er das Ziel erreichen, das er sich in den soeben zitierten Worten gekennzeichnet hat, so ist noch eine kolossale Arbeit nötig, und die Mittel, die ihm in seinem kleinen Tank

zu Gebote stehen, sind viel zu gering, um die Arbeit zu Ende zu führen; aber der Weg, den er eingeschlagen hat, ist der richtige und man sollte annehmen, daß er zum Ziele führen wird. Ich stimme vollständig mit Herrn Dr. Wagner-Stettin überein, welcher sagt (Schiffbautechnische Gesellschaft 1905):

„Abgesehen von dem Einwande gegen Versuche mit kleinen Modellen und kleinen Geschwindigkeiten ist aber jedenfalls die analytische Methode des Herrn Prof. Dr. Ahlborn der einzig richtige Weg, um wenigstens auf dem Gebiet der Strömungserscheinungen weiterzukommen, denn nur dadurch, daß man die Wirkungen im einzelnen studiert, wird man die Faktoren kennen lernen, auf die es beim Entwurfe der Schiffsförmern und Propeller ankommt.“

Eine der Erscheinungen, welche bereits bei dem Ahlborschen Versuchen zu Tage getreten sind, ist das Bestehen einer gewissen *Gesetzmäßigkeit*, mit der das Wasser dem hindurch geführten Körper ausweicht. Dabei entstehen in den photographischen Aufnahmen der Bälappsamen gewisse *Lineaturen*, die Ahlborn als „Stromlinien“ kennzeichnet. Der Ausdruck ist jedenfalls bezeichnend gewählt, hat aber den Nachteil, an eine Auffassung zu erinnern, welche in früheren Jahren an diesem Ausdruck gehaftet hat.

Indem man damals von der richtigen Idee ausging, daß sich das Wasser nach bestimmten Gesetzen bewegen müsse, versuchte man dieser Gesetzmäßigkeit, ohne sie eingehender studiert zu haben, eine starre Form zu geben, die sich als unbrauchbar erwies. Hierauf bezieht sich Prof. Schütte, wenn er sagt (Schiffbautechnische Gesellschaft 1905):

„Der Herr Vortragende hat während seiner Ausführungen sehr oft von den Strömungsverhältnissen, als von „Stromlinien“, geredet. Meine Herren, ich glaube, es ist die höchste Zeit, daß endlich einmal mit der sogenannten Stromlinientheorie gebrochen wird, und es wäre schade, wenn dieser Vortrag uns in dieser Theorie bestärken sollte.“

Vielleicht wäre es mit Rücksicht auf diese frühere Theorie besser gewesen, den Ausdruck „Stromlinien“ zu vermeiden; aber dasjenige, was Ahlborn damit bezeichnet, die photographisch festgestellte Gesetzmäßigkeit der Bewegung, läßt sich durch keine Argumente weglegen: *die Photographie hat die Stromlinien festgelegt, also sind sie vorhanden!* Es ist unbestreitbar das Schönste an den Ahlborschen Untersuchungen, daß sich über die durch dieselben klargelegten Tatsachen nicht streiten läßt, weil über die Photographie selbst keine Zweifel obwalten können; nur über die Schlußfolgerungen, die man daraus zieht, läßt sich streiten.

Viel hervorgehoben wird der Umstand, daß die Versuche bisher in zu kleinem Maßstabe ausgeführt wurden, und ich stimme diesem unbedingt bei; ein Versuchstank, in welchem die Versuche in größerem Maßstabe ausgeführt werden könnten, müßte das Ziel eines Jeden sein, der es wünscht, daß die notwendige Klarheit in dieses noch unerforschte Gebiet der Wissenschaft gebracht würde; dann erst wird man die Erscheinungen vollständiger und gründlicher studieren können. Wenn aber z. B. Prof. Schütte meint:

„Ich glaube nicht, daß dann (bei Versuchen in größerem Maßstabe) dieselben Erscheinungen auftreten werden, welche Herr Prof. Dr. Ahlborn bei seinen Versuchen mit diesen winzigen Körpern durch die Photographie festlegen konnte. Würde z. B. eine nur 1 qm große Platte mit einer Geschwindigkeit von nur 1 m vertikal zur Bewegungsrichtung durch das Wasser geschleppt werden, so könnte von einer gewissen gesetzmäßigen, regelmäßigen Wirbelbildung, von der Bildung einer bestimmten Niveauläche keine Rede mehr sein“, so kann er nicht nur keinen Grund für diese, den wissenschaftlichen Erfahrungen widersprechende, Auffassung angeben (denn der Glaube kann hier nicht in Frage kommen), sondern Ahlborn hat auch bereits das Gegenteil durch eine Aufnahme bewiesen, die er im Bremerhavener Tank mit einer Platte von 1 qm gemacht hat, und die genau

dieselben Erscheinungen aufweist, wie die Aufnahme an kleinen Modellen (Schiffbautechnische Gesellschaft 1904, S. 434).

Prof. Ahlborn beschränkt seine Untersuchungen nur nicht allein auf die Erscheinungen an der Wasseroberfläche, sondern er hat es durch Zubillnahme ebenso einfacher wie genial erdachter Vorrichtungen auch dahin gebracht, die Vorgänge unter Wasser zu photographieren; er beleuchtet alsdann das Wasser durch Glasplatten, die in den Seiten und dem Boden des Tanks angebracht sind, und macht die Strömungen sichtbar durch Sägespänhchen, die so langsam durch das Wasser fallen, daß ihre Bewegung in senkrechter Richtung der Geschwindigkeit des Wagens gegenüber als Null anzusetzen ist. Diese Art zu photographieren erweist sich beispielsweise als sehr nützlich, wenn die Vorgänge bei der Bewegung von *Schiffschrauben* im Wasser untersucht werden sollen. Aber wenn schon die Ahlborschen Untersuchungen im Allgemeinen in den ersten Stadien ihrer Entwicklung stehen, so gilt dies noch viel mehr von seinen speziellen Untersuchungen über die Schrauben. Diese Untersuchungen sind noch nicht über das erste Anfangsstadium hinausgekommen, und ich halte jede Kritik über die Einzelheiten derselben für verfrüht. Genug, wenn er uns gezeigt hat, daß erfolgreiche Untersuchungen in dieser Richtung überhaupt möglich sind.

Die Untersuchungen über die Widerstände von durch Wasser bewegten Körpern sind aber schon weiter gediehen, und hier ist manche wertvolle Erscheinung bereits zu Tage getreten und in gewisser Weise für die Analyse reif geworden. Dahin gehören vor allen Dingen die Untersuchungen über das dem Körper *nachgeschleppte Wasser* (die *Wake*), welche bisher als *regellose Wirbelung* aufgefaßt wurde, von Ahlborn aber als ein *gesetzmäßig verlaufender Wirbelring* erkannt ist, der in allen Photographien mit unleugbarer Deutlichkeit hervortritt. Ebenso beginnt er bereits in die sogenannte *Reibung des Wassers an den Schiffseiten* Licht zu werfen, er hat auch diese in eine Kette von Wirbeln auf, wie denn überhaupt die Erkenntnis der Natur der Wirbelungen eine große Rolle in den Resultaten aller Ahlborschen Untersuchungen spielt.

Man hat bisher geglaubt, bei der Berechnung von Schiffswiderständen diese in Reibung und Wellenbildung zerlegen zu müssen, und hat diese Einteilung der Widerstände häufig noch wieder in Unterabteilungen zerlegt. Es ist offenbar lediglich Ahlborns Verdienst, wenn es uns heute einzuleuchten beginnt, daß diese Trennung eine künstliche, der Natur widersprechende war, und daß die Erkenntnis sich Bahn zu brechen beginnt, daß die gesamten Widerstandserscheinungen ein zusammenhängendes, untrennbares Ganzes bilden. So konnte denn in der bereits mehrfach zitierten Diskussion in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 1905, Herr Prof. Dr. Lorenz-Danz auf die bereits oben genannte Kritik des Herrn Prof. Schütte erwidern:

„Herr Prof. Schütte meinte eben, daß es wesentlich mehr Wert hat, auf die Reibung zu achten als auf die Stromlinien. Ich möchte darauf hinweisen, daß gerade da, wo Reibung auftritt, Wirbel sich bilden, daß also die Frage der Wirbel und die Frage der Reibungen stets zusammenfällt. Die Stromlinientheorie, die ja zurückgeht auf Kirchhoff und Helmholtz, lehrt, daß bei kleinen Geschwindigkeiten ausgesprochene Stromlinien entstehen. Steigert man die Geschwindigkeit etwas mehr, so bilden sich Wirbel heraus und diese Wirbel zerstören zuletzt die Stromlinie gänzlich, sodaß die Stromlinientheorie im Schiffbau immer mehr zurückgetreten ist. Also die Frage der Reibung und die Frage der Wirbelbildung ist eigentlich vollkommen identisch, so daß nach dieser Richtung ein Widerspruch zwischen Herrn Schütte und Herrn Ahlborn nicht existiert.“

Darin kann man die Wirkungen der Ahlborschen Untersuchungen erkennen.

Und so wie sie in der Theorie des Schiffswiderstandes eine Rolle zu spielen beginnen, so werden sie auch in der Theorie des Luftwiderstandes eine Rolle spielen müssen, und bereits konnte Herr Prof. Dr. Herrmann in seinem Artikel über Luftzug in Schifferäumen (»Hansa«, 1905, S. 150) aus den Ahlbornschen Photographien gewisse Schlüsse ziehen. Wir

haben es also offenbar mit Untersuchungen zu tun, denen es bestimmt ist, noch eine große Rolle in der Wissenschaft zu spielen, und deshalb muß man aufrichtig wünschen, daß es gelingt, Herrn Prof. Dr. Ahlborn die Mittel an die Hand zu geben, um seine genialen Forschungen in größerem Maße fortzusetzen.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Februar 1905.

Größenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Gec.
<b>a) deutsche Werften.</b>					
FD 84×12,5×6,25 m	3000 t Tf.	Robert Köppen, Stettin	Oderwerke, Stettin	Elwino Köppen	L
PD 250×37'8"×21'6"	1300 "	Hamb.-Südamerik. D.-Ges.	Blohm & Voß, Hamburg	Orion	G
" 376×46'9"×30'	5600 "	"	C. Tecklenborg A. G., Geestemünde	Rio Negro	G
FD 302×41×21	—	Ernst Ruß, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Tilly Ruß	"
" 75×11,15×5,78 m	2300 "	R. Retzlaff, Stettin	Nüske & Co., A.-G., Stettin	Carl Levers	"
PD 266×37'9"×21'8"	1300 "	Hamburg-Südamerik. D.-Ges.	Reiherstieg-Schiffswerfte, Hamburg	Jupiter	B
FD 165×27×14	720 "	Sartori & Berger, Kiel	Howaldtswerke, Kiel	Herma	G
" 194×30×16'9"	1110 "	"	"	Alexandra	"
" 230×33'6"×19'6"	1900 "	Oldenb.-Portugies. D.-Reederei	Bremer Vulkan, Vegesack	Mogador	"
<b>b) englische Werften.</b>					
FD 360×49×26'8"	—	Ed. Hain & Son, St. Joes	John Readhead & Sons South Shields	Tremeadow	L
" 410 t Tf.	—	L. J. Ganory, Plymouth	Eine Werft in Plymouth	Antoinette	"
FD 200×31×14'2"	1100 "	N. C. Corfitzon, Helsingborg	Sunderland Shipb. Comp.	Eros	"
" 2400 "	—	W. H. Cockerline & Co., Hull	"	Gothic	"
" 350' Länge	—	Bennets & Co., Grimsby	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Haverstoe	"
" 384×50×30	2000 "	Frank C. Strick & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Turkistan	"
" 399×55×30	—	W. J. Tatem & Co., Cardiff	Doxford & Sons, Sunderland	Wellington	"
" 330×46×24'4"	—	R. H. Holman, London	Ropner & Son, Stockton	Blacktor	"
" je 105×20×12'1"	—	Eine Firma in Grimsby	Smiths Dock Co., North Shields	Delfzin; Walvisch	"
FD 370×484×29	—	R. A. & J. H. Mudie, Dundee	John Priestman & Co., Southwick	Drumgeith	"
" 390×40×14	—	Britische Admiralität	Vickers Sons & Maxim	Skirmisher	"
FD 121×21'9"×12'1"	—	Eine Firma in Grimsby	Goole Shipb. & Rep. Comp.	Zinnia	BC
" 3716 BRT.	—	Eine Firma in Bergen	W. Doxford & Son, Sunderland	Melderskin	N
<b>c) schottische Werften.</b>					
FD 331×48×24'4"	5400 t Tf.	R. Crawford, Barr & Co., Glasgow	Grangemouth & Greenock Docky Co.	Gretarale	L
" 345×49×28'5"	6600 "	Ormond, Cook & Co., Glasgow	Russell & Co., Port Glasgow	River Clyde	"
" 345×49×28'6"	6650 "	Marshall & Dobie, Glasgow	"	Earl of Carrick	"
" 140×23×10'9"	360 "	Hugh Flinn, Liverpool	Archd. M'Millan & Son, Dumbarton	Osprey	"
PD —	—	Cunard S. S. Co., Liverpool	John Brown & Co., Clydebank	Carmania	"
FD 4650 BRT.	—	J. Gardener & Co., Glasgow	Eine Firma in Scotstoun	Glenaffie	"
PD 245×29×10'34"	900 t Tf.	Eine Firma in Glasgow	John Brown & Co., Clydebank	Gwalia	BC
" 91×22×9'7"	119 BRT.	Kinsale Shipping Co., Kinsale	Fergusson & Baird, Connah	James O'Neill	L
PD 200 "	—	Eine Firma in Montevideo	John Fullerton & Co., Paisley	Powerful	"
FD 123×22×11'6"	—	Union S. S. Co., Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Ulverston	"
FD 390×47×30	6650 t Tf.	Ch. Barrie & Son, Dundee	Gourlay Bros, Dundee	Den of Kelly	"
" 370×50×29'3"	7000 "	Robert Dollar, St. Francisco	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Hazel Dollar	"
PD 195×28×15	—	South Eastern R. Co., Dover	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Hythe	"
FD 220×30×14	550 "	Eine amerikanische Firma	Earles Shipb. & Eng. Co., Govan	Ioca	"

Ausserdem: a) 2 Seeleichter, 1 Seeschlepper; b) 2 Seeschlepper, 1 Dampfwasserboot; c) 1 Saugbagger, 1 Dampfschiff, 2 Seeleichter, 1 Heringsfischer, 1 Raddampfer, 1 Seeschlepper.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagirdampfer, FD Frachtdampfer, F-D Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Founersschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norsk Lloyd, BC British Corporation.

## Schlingerkiele bei Segelschiffen.

Von Kapit. H. Jolles, Viermastschooner „Beethoven“.

Da ich weiß, mit welchem Interesse die Erfahrung über Seitenkiele bei Segelschiffen von meinen Herren Kollegen verfolgt wird, sende ich Ihnen meine Erfahrungen, die ich mit dem Segelschiffe »Beethoven«, Reederei A. C. de Freitas & Co. Hamburg gemacht habe, ein. Auch ich war seinerzeit sehr für Schlingerkiele. Sollte ich jetzt, nachdem ich Erfahrung gesammelt habe, gefragt werden: ob Schlingerkiele an einem neuen Schiffe, welches ich führen solle, angebracht werden müßten, ich würde entschieden abraten. Meine Herren Kollegen auf Dampfern, die solche Kiele unter ihren Schiffen gehabt haben, werden nun wohl spöttisch die Köpfe schütteln. Um aber meine Ansicht zu verteidigen, will ich in Kurzem das

Für und Wider oder den Nutzen und Nachteil der Kiele für ein Segelschiff beschreiben.

Mein jetziges Schiff ist ca. 250' im Kiel lang und vorne und hinten sehr scharf beholt, in der Mitte flach, hat Seitenkiele von 90' Länge und 10" Breite. Bei flauem Winde und ruhiger See kann ich über Segelfähigkeit nicht klagen, ebenso, wenn das Schiff mit achterlicher See vor dem Winde läuft. Ist dagegen der Seegang von vorne, so ist es mit der Fahrt des Schiffes vorbei. Es kann noch so frisch briesen und es können noch so viele Segel geführt werden, die Fahrt des Schiffes ist nur im Verhältnis zur Segelführung gering, über 6,5—7 Meilen konnte ich das Schiff nie bringen. Ich schiebe



dieses den Schlingerkielen zu, und ist folgendes meiner Ansicht nach der Grund. Wie Jeder weiß, stehen die Kiela in einem genau bestimmten Winkel gegen den Schiffskörper, und sind gewöhnlich von Bulbeisen oder Stahl gemacht. Setzt das Schiff nun gegen eine vorderliche See ein, so drückt einmal das Wasser erst von oben, wenn das Schiff hoch steht, dann aber von unten gegen die ganze Länge des Schlingerkieles, wenn es niedersetzt, mit dem halben Gewichte des Schiffes. Denn das halbe Schiff geht vorne herunter und hebt sich in derselben Zeit hinten mit der hinteren Hälfte. Das Wasser drückt nun von oben und von unten gegen den schräg stehenden Schlingerkiel auf dessen volle Länge, während es beim Gerade-liegen einen gleichmäßigen Druck ausübt. Die Kiela haben ja auch gewöhnlich an der äußeren Kante einen dicken Wulst, gegen den sich das Wasser auch noch staut. Anstatt, daß das Wasser glatt abläuft, wird es von diesem Wulst noch gehemmt. Ich denke mir eine glatte Eisenfläche als Schlingerkiel wäre diesen Wulstschlingerkielen vorzuziehen. Meiner Ansicht nach hindern auch, wenn das Schiff stetig überliegt, bei frischer Briesse die Seitenkiela die Fahrt des Schiffes, denn der Leekiell drückt nun das Wasser nach unten, während der Luvkiel von unten nach oben drückt, also großen Widerstand gegen ein glattes Durchschneiden des Schiffskörpers durch das Wasser verursacht, und somit die Fahrt des Schiffes verringert.

Daß dieses wirklich der Fall ist, konnten wir stets beobachten, wenn das Schiff gegen die See fuhr. Es entstanden dann zu luvwärts, da wo am Boden die Kiela aufhöhen, an der Oberfläche richtige Strudel im Wasser. Was beim See-gang von Vorne nachteilig wirkt, verursacht eine begünstigende Wirkung beim Loozen. Die Schlingerkiele erzeugen ein besonderes Kielwasser, an welchem sich die See, wenn der Wind 2 Striche eingesteuert wird, brechen und das Schiff wird dadurch ein gutes Seeschiff. Beim Rollen sind die Kiela natürlich ein großer Vorteil, hemmen meiner Ansicht aber

auch hier die Fahrt des Schiffes. Denn dadurch, daß die Schlingerkiele vom Schiffe absteigen, wird ein größerer Druck auf das Wasser ausgeübt, als wenn das Schiff ohne Seitenkiela wäre. Die Schiffseite ist eben keine glatte Fläche.

Bei Segelschiffen ist die treibende Kraft ja eine ganz andere wie bei einem Dampfer, wo sie unter Wasser wirkt und weil sie genau reguliert wird, stets gleichmäßig bleibt. Bei Seglern kommt die treibende Kraft von oben, und ändert sich fortwährend. Bei Jachten hält man die Außenseite des Schiffes so glatt wie möglich, ich glaube man wird keine Jacht finden, die überhaupt Platten hat, da man annimmt, daß die Kanten der Platten die Fahrt stoppen werden. Nun vergegenwärtigt man sich eine 10" breite und 90' lange Eisenplatte, welche im Winkel vom Schiffe absteht. Dieselbe muß ja beim Arbeiten des Schiffes, wenn es in bewegter See segelt, die Fahrt des Schiffes stoppen.

Es wäre mir sehr angenehm, von Sachverständigen zu hören, ob meine Ausführungen begründet sind. Meine Erfahrungen wurden auf einer Reise nach der Westküste und zurück gesammelt.

Ich glaube nicht, daß sich für ein Segelschiff mit einem Modelle in einer Versuchsstation über Seitenkiela (Schlingerkiele) Versuche anstellen lassen, denn es können unmöglich alle von mir angeführten Umstände künstlich erzeugt werden. Wie schon angeführt, ist es für Dampfer etwas anderes, da diese meist, auch wenn sie auf See schwer arbeiten, immer wieder nach ebenem Kiel zurückkommen. Für ein Segelschiff, welches je nach dem Winde in einem anderen Winkel überliegt, ist es eben nicht von Vorteil, wenn es die Kiela in demselben Winkel wie auf Dampfern angebracht erhält. Für mein Schiff ist es gleich, ob es Windstärke 5 oder 7 beim Winde hat, es läuft auch nicht  $\frac{1}{2}$  Meile mehr Fahrt, treibt aber dafür gut  $\frac{1}{2}$  Strich mehr.

Auf See, im Februar 1905.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Erstes Rundschreiben.

Oldenburg i. Gr., 1. April 1906.

**Vereinstag.** Das Protokoll über den diesjährigen Vereinstag sowie die Satzungen in ihrer vom Vereinstag festgesetzten Fassung werden den Mitgliedern in nächster Zeit zugehen.

Der nach den neuen Satzungen vom diesjährigen Vereinstag gewählte Vorstand besteht aus folgenden Herren: Bremen: Direktor A. H. Nolze-Bremen (Stellvertreter: Reck-Bremen); Hamburg: Reeder F. C. Bramslow-Hamburg (Stellvertreter: Rechtsanwalt Kumpel-Hamburg); Lübeck: Ed. Rabe, Präses der Handelskammer, Lübeck (Stellvertreter: Kapitän Nachtwey-Lübeck); Mecklenburg: Navigationslehrer Dr. Soeken-Rostock (Stellvertreter: Reeder Pödeus-Rostock); Oldenburg: Geh. Kommerzienrat Aug. Schultze-Oldenburg (Stellvertreter: Konsul H. O. Thyen-Brake); Preußen: Theodor Rodenacker-Danzig (Stellvertreter: Direktor Piper-Stettin); Hermann Schultdt-Flensburg (Stellvertreter: Konsul A. Sartori-Kiel).

Zum stellvertretenden Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins wurde vom Vorstand Herr Ed. Rabe, Präses der Handelskammer in Lübeck, einstimmig wiedergewählt.

**Obligatorische Anwendung von zwei Toplichtern auf Dampfern.** Der Herr Staatssekretär des Innern teilt mir mit Schreiben vom 25. März d. Js. mit, daß von norwegischer Seite angeregt worden sei, die obligatorische Anwendung von 2 Toplichtern auf Dampfern als internationale Vorschrift einzuführen. Der Herr Staatssekretär wünscht die Stellungnahme des Deutschen Nautischen Vereins zu dieser seinerzeit von der Washingtoner Konferenz nur vorliegenden Frage kennen zu lernen. Die dem Herrn Staatssekretär zugegangene Denkschrift hat folgenden Wortlaut:

„The Norwegian Shipmasters Association has called attention to how difficult it is in misty weather or on board brightly lit up ships to get sight of the side-lights of a vessel, whereas the top-light on account of its being fixed high above the deck and its stronger lighting power is visible at a far greater distance. It would therefore in the opinion of the Association be of great help and utility to enforce the obligatory carrying of two top-lights by steamers: as much as, on getting sight of two such lights, navigators would very soon know what course the approaching steam-vessel is keeping. It would thus allow more time for changing the course of the ship in case it has to keep out of the way an approaching vessel.

The Association has further observed that it happens that even the best lanterns in present use become extinguished. This is particularly the case with the top-lanterns partly on account of the trembling of the ship, partly because of the swinging to which they are exposed during the movements of the ship in a rolling sea. They believe that many instances can be proved where a steam-vessel has been taken for a sailing vessel on account of the top-light having become extinguished, and are of the opinion that accidents may for this reason very easily occur. By carrying two top-lights it would be more easy to control the burning of the lanterns in as much as this one could probably always be fixed on a mast abaft the Captains bridge and consequently be easily visible from the bridge.

Moreover, in case one or both the side-lights become extinguished while the top-lanterns burn, it

be easy for an approaching vessel to ascertain the course of the ship.

The Association has stated that large passenger- and trading-vessels of foreign nationality to a great extent carry two top-lights and that also in Norway several plying vessels and many trading-vessels use them; but the full benefit of the system will not be attained until it is prescribed by law. The costs involved would not be of any importance compared to the advantages of such a system.

This matter has been discussed in the general assembly of the Association, on which occasion the opinion was unanimously expressed in favour of the obligatory use of two top-lights. The opinions differed somewhat on the question as to the extent in which the rule should be enforced, it being considered not fair to require small towing-vessels or steam-vessels without masts to carry two top-lights. The Association, however, adopted the resolution, that it ought soonest possible to be prescribed that »all Norwegian steam-vessels of more than one hundred feet in length shall, when under way, carry two top-lights, one on each mast.«

It should in this connection not be forgotten that the Washington Maritime Conference already in 1889 proposed, that a steam-vessel, when under way, might carry besides the side-lights and the commonly used top-light an additional top-light placed in a certain indicated way. This proposition was also adopted as art. 2e. in the international regulations for preventing collisions at sea.

The prescription contained in art. 11, (2) of said regulations being limited in vessels 150 feet (46 metres) or upwards in length, the same restriction ought presumably to apply to the obligation of carrying two top-lights.

In order to enforce the obligation it would seem sufficient if the words »when under way may« in art. 2e. in the abovementioned international regulations were exchanged for the words: »of one hundred and fifty feet or upwards in length, when under way, shall« etc.»

Die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins ersuche ich ergebenst, sich baldmöglichst zu dieser Angelegenheit äußern zu wollen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins

Schultze.

## Schiffbau.

### Bananfräse.

Der Werft von J. H. N. Wichhorst, Hamburg, wurde von der Südrussischen Gesellschaft für schwimmende Elevatoren in Nicolajew ein kräftiger, auch als Eisbrecher zu benutzender **Schleppdampfer** in Auftrag gegeben. Das Schiff soll messen: 18,00 × 4,60 × 2,60 m. Zur Fortbewegung erhält der Dampfer eine Compoundmaschine von 180 IHP. mit Oberflächenkondensation: der zugehörige Kessel hat 60 qm Heizfläche.

### Stapellänfe.

Auf den Howaldtswerken, Kiel, lief am 8. April der für die Firma Hecksher & Son, Kopenhagen, neu erbaute Frachtdampfer (Bau Nr. 423) **»Fionia«** glücklich vom Stapel. Das Schiff mißt: 225' × 34' 9" × 15' 9"; Tragfähigkeit 1530 t bei einem Tiefgang von 14'. Eine Maschinenanlage von 600 ind. Pfl. soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9 1/2 Knoten im beladenen Zustande geben.

Am 8. April ist vom »Vulkan«, Stettin, der für die Hamburg-Amerika Linie (Seebäderdienst) erbaute **Turbinenschnelldampfer »Kaiser«**, das erste größere deutsche Handelsschiff mit Turbinen, vom Stapel gelaufen. Seine Hauptabmessungen sind: 96 m × 11,65 × 2,97 m; 1920 t Wasserverdrängung; voraussichtliche Geschwindigkeit 19 1/2 Knoten. Ferner wird das Schiff mit luxuriösen Kajütenräumlichkeiten, Speisesalon, Rauchsalon und Kabinen ausgestattet, ebenso wie die Sicherheit an Bord durch wasserdichten Doppelboden, durch acht bis zum Hauptdeck reichende Querschotte, durch sieben große Rettungsboote, durch 2000 Korkwesten und 25 Rettungsringe gewährleistet wird. Zur Fortbewegung dienen 2 Satz Dampfturbinen, Bauart der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, bestehend aus je 1 Hochdruck-, 1 Niederdruck- und einer in demselben Gehäuse gelegenen Rückwärts-Turbine. Jeder Turbinensatz ist mit einer Wellenleitung direkt gekuppelt, auf welcher ein dreiflügeliger Bronzepoppler befestigt ist. Die Leistung der Gesamtanlage entspricht derjenigen einer Kolbendampfmaschine von etwa 6000 PS. 4 gerädröhrlige Wasserrohrkessel, Bauart »Vulkan«, mit reichlichen Heiz- und Rostflächen und mit Einrichtungen zur Erzeugung künstlichen Zuges versehen, liefern den zum Betriebe erforderlichen Dampf von 14 Atm. Überdruckspannung.

Auf der Werft von Nüscke & Co., Akt.-Ges. Stettin, lief am 8. d. M. der für die Stettiner Reederei Nimtz & Henning

erbaute Frachtdampfer **»Hans Henning«** vom Stapel. Der Neubau mißt: 66,20 × 10,52 × 4,90 m; Ladefähigkeit 1500 T. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 375 × 600 × 970 mm Zylinderdurchmesser bei 700 mm Kolbenhub soll dem beladenen Schiffe eine Geschwindigkeit von 8 1/2 Knoten verleihen, wobei die Maschinenleistung 500 ind. PS. beträgt. Der benötigte Dampf wird erzeugt von 2 Kesseln von zusammen 180 qm Heizfläche und 12 Atm. Dampfspannung.

Am 8. April lief von der Eiderwerft Aktien-Gesellschaft, Tönning, der für die Reederei H. C. Horn, Schleswig, bestimmte Frachtdampfer **»Harald Horn«** (Baunummer 58) glücklich vom Stapel. Das Schiff mißt: 67,60 m × 10,20 m × 4,93 m; 1500 T. Maschine 435 × 1190 mm Zylinderdurchmesser bei 800 mm Hub, sowie 2 Kesseln von 240 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck. Im übrigen werden Schiff, Maschine und Kessel nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut und ausgerüstet.

### Probefahrten.

Der der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft von der Reederei Menzell & Co. in Hamburg in Auftrag gegebene Frachtdampfer, S. S. Nr. 246, **»Lotte Menzell«**, am 13. v. M. vom Stapel gelaufen, gelangte am 8. April zur Ablieferung.

Am 1. April unternahm der auf der Eiderwerft, A.-G. für Rechnung der Reederei H. C. Horn, Schleswig, erbaute Frachtdampfer **»Carl Horn«** seine Probefahrt vor der Eidermündung, die zur allseitigen Zufriedenheit verlief, so daß das Schiff sofort übernommen wurde. Das Schiff mißt: 221' 8" × 33' 6" × 16' 2", Tiefgang beladen mit 1500 T. 14' 10" und ist ausgerüstet mit einer Maschine von 435, 720 und 1190 mm Zylinderdurchmesser bei 800 mm Hub sowie 2 Kesseln von 240 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck. Schiff, Maschine und Kessel sind nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut und ausgerüstet.

Der Aufsichtsrat des **Stettiner Vulkan** schlägt wieder eine Dividende von 14 pZt. vor.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Führer der sozialdemokratischen Gewerkschaften in Hamburg sind seit Wochen bestrebt, die Mitglieder in Lohndifferenzen mit ihren Arbeitgebern

zu bringen. Neuerdings haben sich diesen, bisher glücklicherweise noch erfolglosen Bestrebungen auch die Leiter und Agitatoren der organisierten Schauerleute und Schiffsleute angeschlossen. Ein Zusammenschluß aller Arbeitgeber ist, falls er noch nicht zur Tatsache geworden, jetzt dringend notwendig.

In einem öffentlichen Protest hat sich die Flensburger Handelskammer gegen die vom Bezirkseisenbahnrat-Altona befürworteten Ausnahmetarife für deutsche Kohlen mit der Begründung ausgesprochen, daß, weil dann die englische Kohle aus der Provinz gedrängt werden könnte, unabherrschbare, wirtschaftliche Schädigungen für Reeder, Seeleute, Kohlentransporteure eintreten müßten.

Dem Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Herrn Jul. Thomann, ist der Rote Adler-Orden IV. Klasse, dem Prokuristen der Reederei, Herrn Georg Theile, der Kronen-Orden IV. Klasse verliehen worden.

Der Wirkl. Geh. Oberregierungsrat v. d. Hagen ist zum Ministerialdirektor im Königl. Preuß. Ministerium für Handel und Gewerbe ernannt worden.

Ein seltenes Jubiläum feierte der Obermaschinist des Norddeutschen Lloyd, Herr Ziganke, der am 11. April mit dem Dampfer »Kaiser Wilhelm der Große« von New York nach Bremerhaven zurückgekehrt ist. Er hat mit der letzten Fahrt 200 Ozeanrundreisen als Obermaschinist vollendet.

#### Ausland.

Der dänische Parlamentsausschuß, der beauftragt war, zu einem Entwurf über die Unfallversicherung von Seeleuten in Dänemark Stellung zu nehmen, hat in einem Bericht die Einführung dieses sozialpolitischen Gesetzes befürwortet, wenn er auch gegen einige untergeordnete Punkte Bedenken erhoben hat.

Im Laufe dieses Monats wird die von der kanadischen Regierung subventionierte und neugeschaffene Dampfer-Route zwischen Frankreich und Kanada ihre Fahrten beginnen. Der Allan-Line ist die Ausführung des Kontraktes übertragen. Wird hierbei auch zur Bedingung gestellt, daß der erste und letzte Hafen auf jeder Tour entweder ein französischer oder kanadischer sein muß, so ist der Reederei die Wahl gelassen, auch Häfen anderer Länder als Zwischenhäfen anzulaufen.

Der Hafen Kelung auf Formosa ist bis auf weiteres für fremde Schiffe geschlossen.

Über die Küstenschiffahrt in den marokkanischen Gewässern hat Deutschland mit Marokko einen Vertrag abgeschlossen.

#### Vermischtes.

**Ein Konkurrenzkampf in Aussicht?** Die Differenzen zwischen der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« und der englischen P. u. O. Linie und der British India St. N. Co. werden von englischen Blättern so dargestellt, als ob die »Hansa« der schuldige Teil sei und die Streitigkeiten verursacht habe. In Wirklichkeit sind es die englischen Linien gewesen, welche ihren Kontrakt mit der »Hansa« gekündigt haben. Sie bestanden auf ihren unbegründeten neuen Ansprüchen, obgleich der Verkehr auf der betr. Linie ihnen keinerlei Veranlassung dazu bieten konnte. Nur durch dieses Vorgehen der englischen Linien ist die »Hansa« veranlaßt

worden, ein Rundschreiben bezüglich der Rabattsätze an ihre Kundschaft zu erlassen. Wie sich die Verhältnisse auf der fraglichen Linie von früher her gestaltet haben und wie sehr die »Hansa« den englischen Linien von jeher entgegengekommen ist, zeigt eine kurze authentische Darstellung der »Hansa«. Sie lautet: »Seit 1889 unterhält die »Hansa« den regelmäßigen Dampfer-Verkehr zwischen Antwerpen und den indischen Hafenplätzen und seit etwa 12 Jahren ist dieser Dienst zu gegenseitiger Zufriedenheit durch ein Vertrags-Verhältnis mit den in Betracht kommenden englischen Linien, der P. u. O. Steam Navigation Co. und der British India Steam Navigation Co. geregelt gewesen. Zum 1. April d. J. kündigte die P. u. O. Co. diesen Vertrag unter der Begründung, daß sie selber regelmäßig 14 tiglich von Antwerpen nach Colombo und Calcutta zu fahren beabsichtige. Der ziffernmäßige Nachweis der Hansa, daß ihre eigenen Dampfer stets mehr oder minder großen Freiraum hatten fahren müssen, und daß daher der Verkehr die Schaffung der beabsichtigten neuen Linie nicht rechtfertige, vermochte den Entschluß der P. u. O. Co. nicht zu beeinflussen. Vielmehr verlangten die beiden englischen Gesellschaften  $\frac{1}{2}$  des Gesamtverkehrs ohne jede Gegenleistung. Daß die Hansa, die diesen Verkehr durch jahrelange Mühen unter großen Kosten aufgebaut hat, solchen Bestrebungen gegenüber die schärfsten Verteidigungsmaßnahmen treffen mußte, liegt auf der Hand. Es ist demnach der Kampf nicht, wie sämtliche englische Notizen den Fall darzustellen sich veranlaßt sehen, von der Hansa vom Zaun gebrochen, sondern diese ist angegriffen worden von zwei großen durch die englische Regierung mit bedeutenden Subventionen unterstützten Gesellschaften. Inzwischen hat auch die P. u. O. Linie ein Rundschreiben erlassen, dahin gehend, daß ihre Ablader des Rabatts von 10 pZt. verlustig geben, wenn sie mit Hausadampfern verladen sollten. Es muß also abgewartet werden, wie die Angelegenheit sich entwickelt. (»Neue Hbg. Börsenhalle«.)

**Preise für alte Kriegsschiffe.** Der Verkauf von 31 alten englischen Kriegsschiffen ist ja bereits durch die Tagespresse bekannt geworden, nicht aber der für diese ausgedienten Fahrzeuge erhaltene Erlös. Die »Shipping Gazette« bringt hierüber Einzelheiten und unter anderem auch eine Gegenüberstellung der einmaligen Baukosten mit dem jetzt gezahlten Preis für 11 Schiffe. Nämlich:

Name	Ablieferungs- jahr	Baupreis £	Verkaufspreis £
Warspite .....	1888	661 693	18 150
Monarch .....	1869	492 901	14 550
Northampton ...	1878	444 998	15 800
Australia .....	1888	293 633	10 900
Galatea .....	1889	291 484	11 150
Arethusa .....	1887	215 200	7 600
Severn .....	1888	268 321	7 100
Mersey .....	1887	282 002	7 200
Cossack .....	1888	98 345	4 800
Mohawk .....	1887	98 631	4 850
Raccoon .....	1888	119 679	4 150

**Ladungsschaden durch Desinfektion ohne Ersatz.** Eine pestverdächtige Ratte bildete die Veranlassung zu einer Schadenersatzklage gegen die Polizeibehörde in Hamburg. Die Hafenpolizei hatte in einem überseeischen Dampfer, welcher eine Roggenladung enthielt, eine tote Ratte gefunden, welche pestverdächtig war. Das Schiff wurde auf Anordnung der Polizei desinfiziert. Durch diese Manipulation wurde die Roggenladung minderwertig und erzielte in der Vorsteigerung einen bedeutend niedrigeren Ertrag. Der Empfänger jener Roggenladung machte einen Schadenersatz in Höhe von 5000 Mark gegen die Polizeibehörde geltend. Das Landgericht Hamburg hatte die Klage abgewiesen in der Annahme, daß dem Kläger selbst eine Schuld zur Last zu legen sei, indem er bei der Desinfizierung die Ladung nicht genügend geschützt habe. Die beim Oberlandes-



gericht Hamburg eingelegte Berufung hatte auch keinen Erfolg; ebenso hat jetzt das Reichsgericht die eingelegte Revision zurückgewiesen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung am 10. April. Herr Ingenieur Benjamin hielt einen Vortrag über Stabilität, ohne sich zu ihrer Erklärung wissenschaftlicher Beweise zu bedienen. (Der Vortrag wird später hier veröffentlicht werden. D. R.). Auf Vorschlag des Vorsitzenden übernehmen die Herren Struck und Gröschner die Arrangements zum Schlußkommers, der am 29. April stattfinden soll. Nächste Sitzung, die letzte in diesem Frühjahr, am 17. April.

### Nautischer Verein zu Bremen.

In der letzten Sitzung hielt der Reichskommissar beim Seeraum zu Bremerhaven, Herr Kontreadmiral Thiele, einen Vortrag über die „Fischdampferverluste in den Jahren 1894 und 1902/03“. Er erinnerte zunächst daran, daß die am 24. Dezember 1894 untergegangenen sechs Fischdampfer einem einzigen Sturm zum Opfer gefallen seien, während die Unfälle in den Jahren 1902/03 sich auf vier Sturmperioden in der Zeit von Mitte Dezember bis Mitte März verteilten. Die seeräuberischen Untersuchungen, die dem Vortragenden ein sehr ausgiebiges und interessantes Material für seinen Vortrag boten, sind sehr eingehend geführt worden. Sie haben ergeben, daß Mängel in der Bauart, Bemannung und Ausrüstung der Schiffe nicht vorhanden gewesen, daß die Dampfer stets unter kundiger Führung in See gegangen sind, den gesetzlichen Vorschriften voll und ganz genügt ist, daß Inspektionen der Schiffe vorgenommen, und die Dampfer durchaus seetüchtig gewesen und in den Querkohlenbunkern Längsschotte vorhanden gewesen sind, um ein Übergehen des Kohlenvorrats zu vermeiden. Ebenso ist aber auch aus den seeräuberischen Untersuchungen hervorgegangen, es sich hier lediglich um verschollene, also durch Kentern verunglückte Schiffe handeln kann. Redner geht nun auf den Wert der Kenntnis über Wind- und Wetterverhältnisse für Schiffsführer ein und ermahnt die Fischdampferführer, die warte mit Beobachtungen zu versehen, und geht dann auf Bordbetrieb ein. Während auf anderen Schiffen, wenn sie in See gehen, an Deck alles befestigt ist, werden auf dem Fischdampfer vielfach die Netze losgemacht, um bei Ankauf auf den Fischgründen keine Zeit damit zu verlieren und sofort mit dem Fischen beginnen zu können. Vorsichtige Kapitäne hören bei Annäherung eines Sturmes rechtzeitig auf zu fischen, und suchen durch Beidrehen das Überkommen von Brechseen zu verhindern. Vorsichtige Kapitäne sorgen ferner für gutes Zurren der Netze und rechtzeitiges Schließen der Türen. Doch ist es vorgekommen, daß gut gezurte Netze losgeschlagen sind. Zu wenig beobachtet wird nach Ansicht des Herrn Reichskommissars die Verwendung von Öl zur Beruhigung der Wellen. Namentlich beim Lenzen der Schiffe kann dies von Wert sein. Die größte Gefahr für das Schiff liegt darin, daß durch die offenen Leeseitentüren Brechseen den unteren Raum mit Wasser füllen. Darin, daß die Türen nicht rechtzeitig geschlossen werden, erblickt der Vortragende eine Hauptursache für das Kentern der Schiffe. Die gefährlichen Brechseen entwickeln sich häufig gerade an flacheren Stellen, wo sich naturgemäß auch die Fischer aufhalten. Redner sprach dann über die vom Germanischen Lloyd angestellten Krängungsversuche und die metazentrische Höhe der Fischdampfer, die bei diesen eine sehr große ist. Je größer sie ist, desto besser sind die Seeigenschaften des Schiffes. Sodann wies Herr Admiral Thiele auf die englischen Verluste hin, die ebenfalls groß zu nennen sind (1900: 27, 1901: 21, 1902: 17, 1903: 12 Dampfer). Wenn behauptet werde, daß die deutschen Dampfer den englischen nachstünden, so treffe das heute nicht

mehr zu, man kann mit Recht sagen, daß unsere neueren Fischdampfertypen denen der Engländer nicht nur gleichkommen, sondern ihnen überlegen sind. Darauf unterzog der Redner die Eigenschaften der Schlingerkiele einer eingehenden Besprechung und wandte sich schließlich der Personalfrage zu. Er hält aus näher erläuterten Gründen eine Rekrutierung der Schiffsführer aus den Hochseefischern für erwünscht, da die Kenntnis der praktischen Handhabung des Dienstes für den Fischdampferführer die Hauptsache sei. Ebenso befürwortet er die Erziehung eines Nachwuchses der Schiffsleute und tritt zum Schluß seiner mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen für einen wirtschaftlichen Zusammenschluß der kleinen Fischdampferreedereien an der Unterweser ein. Herr Professor Dr. Schilling ergänzte die Darlegungen des Vorredners noch durch einen Appell an die Fischdampferreeder, damit sie ihre Kapitäne zur Vornahme von Beobachtungen über die Witterungsverhältnisse veranlassen. Weiterhin beschäftigte er sich mit der Personalfrage und insbesondere mit der Ausbildung der Leute.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 6. April unter dem Vorsitz des Herrn Fröyer abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 64 neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Von diesen waren 9 Herren durch die Zentrale Hamburg und 55 Herren durch die Nebenstelle Stettin vorgeschlagen. — Auf der Tagesordnung stand: *Besetzung russischer Transportschiffe*. Die Hamburger Reederei Knöhr und Burchard Nachflg. hat sich bereit erklärt, die Besetzung der von einer russischen Firma angekauften Dampfer der Hamburg-Amerika Linie mit Kapitänen, Offizieren und Mannschaften zu vermitteln. Ein zu diesem Zwecke aufgestellter Kontrakt war für einige Tageszeitungen die Veranlassung zu einer abfälligen Kritik des ganzen Unternehmens der Firma Knöhr & Burchard gewesen. Die Russen waren andererseits mit dem Kontrakt unzufrieden, weil in ihm festgesetzt wird, daß die Dampfer nicht verpflichtet sein sollen, mit den Schiffen der aktiven russischen Kriegsflotte zusammen zu laufen. Auf alles dieses sei, wie der Vorsitzende ausführte, eine Stockung in der Besetzung der Dampfer eingetreten, und da viele seiner Mitglieder daran interessiert seien, so habe der Verein dies Thema auf die Tagesordnung gesetzt, um festzustellen, ob nach Ansicht der Versammlung die Presse kompetent sein könne über diese Angelegenheit in der teilweise geschehenen Richtung zu urteilen, und ob es richtig sei auf dem erwähnten Passus im Kontrakt zu bestehen. Die lebhafteste Diskussion hierüber wurde besonders dadurch gefördert, daß ein Mitglied anwesend war, welches bereits im Troß des baltischen Geschwaders gefahren hatte, die Sachlage also aus eigener Anschauung beurteilen konnte. Die Versammlung war der Ansicht, daß man im Vergleich zu normalen Verhältnissen in der Handelsmarine auf diesen Dampfern allerdings ein Risiko lief, welches sich jeder sehr wohl zu überlegen habe, bevor er den Kontrakt unterschreibe. Durch hohe Bezahlung versuche man deshalb ja auch einen Entgelt zu schaffen. Durchaus unausgesprochen sei es aber, besonders den Kapitänen und Schiffsoffizieren gegenüber, wenn die Presse es versuche, sie in einer unerwünschten Weise zu bevormunden, da sie selbst am besten beurteilen könnten, ob der gebotene außerordentliche Verdienst wahrzunehmen sei oder nicht. Was das Mitfahren der Dampfer mit der aktiven Flotte betreffe, so sei es sogar zu wünschen, daß dieser Passus im Kontrakt gestrichen werde. Die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung könne vom Kapitän wirksamer beobachtet werden, wenn jeder an Bord wisse, daß er auf Wunsch des Admirals in der Flotte mitfahren müsse. — Der Vorsitzende teilte mit, daß Herrn Schwarz mit dem 1. April die Geschäftsführung des Vereins übertragen sei.

## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

**Nachruf!** Der Seeschiffer-Verein „Weser“ toilt mit, daß der unerbittliche Tod wiederum eines seiner Mitglieder dahingerafft hat. Herr Kapitän *Reimkasten* ist am 4. April im Alter von 58 Jahren gestorben. Das Andenken des Verstorbenen bleibt bei uns in Ehren.

### Selbstleuchtende Rettungsbojen.

Herr Kapt. Bening, Stettin, schreibt:

In den letzten Jahren ist der Wert, den eine selbstleuchtende Rettungsboje beim Überbordfallen eines Menschen hat oder haben kann, vielfach erörtert. Verschiedene Reichskommissare haben bei Seeamtsverhandlungen durchblicken lassen, daß die allgemeine Einführung einer solchen Boje erstrebenswert sei.

Auch die Seeschiffer-Vereine sind dieser Frage näher getreten und hat z. B. der Hamburger Seeschiffer-Verein das Bedürfnis anerkannt, daß diese Bojen eingeführt werden. In unserem Verein wurde am 28. März 1904 der Beschluß gefaßt:

„Der Seeschiffer-Verein Stettin“ hält es nicht für notwendig, daß auf Stettiner Schiffen, welche fast ausschließlich nur in der großen und kleinen Küstenfahrt (nach den Ausführungsbestimmungen der S.-B.-G.) beschäftigt sind, derartige Bojen eingeführt werden.“

Bei der Begründung dieses Beschlusses wurde darauf hingewiesen, daß sich der allgemeinen Einführung doch Bedenken entgegenstellen, die zu berücksichtigen seien. Einmal wurde auf die fortwährende Kontrolle hingewiesen, die solcher Boje gewidmet werden muß, soll sie leisten, was man erwartet; und hervorgehoben, daß in unserer Haffahrt für diese Kontrollen kaum genügend Zeit vorhanden sein dürfte. Weiter wurde der beschränkte Aufbewahrungsplatz hervorgehoben und darauf hingewiesen, daß schon in vielen Fällen die Anbringung des Rettungsringes in der Nähe des Hecks, namentlich bei Deckslast von Holz, Schwierigkeiten bereite. Zum letzten wurde behauptet, daß auf Stettiner Dampfern in den letzten 15 Jahren kaum 10 Menschen durch Überbordfallen auf See das Leben eingebüßt hätten. Um Redo und Gegenredo besser abwägen zu können, wurde von uns dem hiesigen Roederverein der Entwurf eines Fragebogens unterbreitet mit der Bitte, diese Fragen eventuell von den Kapitänen beantwortet zu lassen. Der Roederei-Verein ist in bereitwilligster Weise auf diese Anregung eingegangen.

Der Fragebogen lautet:

1. Ist in den letzten 15 Jahren oder seit der Zeit, daß Sie auf Stettiner Dampfern fahren, eine Person auf diesen Dampfern ertrunken?
2. Bejahendenfalls geben Sie den Namen des oder der Dampfer an.
3. Wann (Jahr, Monat, soweit Sie sich dessen erinnern, angeben) und zu welcher Tageszeit (besonders, ob es Tag oder Nacht war) geschah das Unglück?
4. Bei welcher Beschäftigung oder wodurch wurde das Überbordfallen veranlaßt?
5. Konnten Rettungsversuche gemacht werden und welche sind gemacht?
6. Ist dem über Bord Gefallenen ein Ring zugeworfen und hat derselbe ihn erfaßt?
7. Kann Ihnen eine Person an Bord Ihres Schiffes einen Fall von Ertrinken eines über Bord Gefallenen auf See glaubwürdig mitteilen? Wenn ja, so geben Sie uns diese Daten in den bereits gestellten Fragen an.
8. Den ausgefüllten Bogen behändigen Sie, mit Ihrer Unterschrift versehen, Ihrer Roederei wieder zurück.

Die eingegangenen Antworten sind zusammengestellt, das Resultat der Umfrage ist folgendes: Es sind 79 Fragebogen voll beantwortet eingegangen und nach diesen Antworten 9 Personen in den letzten 15 Jahren durch Überbordfallen auf See ertrunken, und zwar:

1. D. „Theodor“. Auf der Reise von Archangel nach Antwerpen am 22. 9. 92, abends 7 Uhr, wurde durch eine Sturzsee die halbe Kommandobrücke fortgeschlagen und der Koch Albert A., welcher auf der Brücke stand, mit über Bord gerissen. Er wurde nicht mehr gesehen. Boot auszusetzen wäre unmöglich gewesen.
2. D. „Wilhelm Lüdke“. Am 15. Juni 1902, morgens 9 Uhr, ist der Koch Hermann J. über Bord gefallen. Beschäftigung desselben unbekannt. Rettungsboje nicht erfaßt, Absuchen der Unfallstelle vergeblich. J. war notorischer Trinker.
3. D. „Director Kopenhagen“. Am 9. 8. 95, morgens 9 $\frac{1}{2}$  Uhr, in der Ostsee beim Nachzurufen der Deckslast, wurde ein Matrose durch Sturzsee über Bord gespült. Rettungsring in seiner nächsten Nähe geworfen, nicht erfaßt. Boot nicht ausgesetzt, da Ring gesehen wurde, der Mann jedoch nicht zu finden war.
4. D. „Riga“. Am 9. 12. 96, nachts, ein Heizer verschwunden; wahrscheinlich durch Sturzsee über Bord gerissen, von Niemand bemerkt. Nach dem Bemerken Unfallstelle ohne Erfolg abgesucht.
5. D. „Stadt Stolp“. Auf Hamburger Dampfer „Slavonia“ ist 1870 am Tage ein Mann über Bord gefallen, welcher trotzdem sofort Boot ausgesetzt wurde, ertrank.
6. D. „Clara“. Berichtet Matrose Herm. Schön, daß auf der Bark „Ella Nicolai“ im Mai 1901, morgens 9 Uhr, ein Matrose über Bord fiel. Rettungsring wurde erfaßt, er versank aber trotzdem später. Wetter sehr kalt und stürmisch auf ca. 56° S-Br.
7. D. „Leipzig“. Im Juni 1899, vormittags gegen 10 Uhr, fiel der II. Steuermann beim Bootwaschen über Bord. Hat den Rettungsring nicht erfaßt, versank, trotzdem er guter Schwimmer und die See glatt war. Boot war im Wasser.
8. D. „Germania“. Am 1. 6. 1900, morgens 4 Uhr, ist der Trimmer N., welcher den Heizraum verlassen und nicht in denselben zurückgekehrt ist, wahrscheinlich über Bord gefallen und ertrunken.
9. D. „Leipzig“. Im Mai 99, abends gegen 9 Uhr, ist im Finnischen Meerbusen ein Matrose, der Deckslast befestigen sollte, spurlos verschwunden. Nach dem Bemerken blieb Absuchen der mutmaßlichen Unfallstelle erfolglos.

Bei diesen 9 Personen scheiden die unter 5 und 6 aufgeführten aus, da es sich nicht um Stettiner Dampfer handelt. Die bleibenden 7 Personen geben aber, wenn man die Umstände näher prüft, durchaus keine Veranlassung, der allgemeinen Anschaffung von selbstleuchtenden Bojen das Wort zu reden, denn nur 3 Personen sind zur Nachtzeit in 15 Jahren auf See über Bord gefallen. Prüft man die Begleitumstände noch näher, so muß man sich sagen, auch eine Leuchtboje würde kaum einem dieser 3 das Leben gerettet haben.

Man muß bei Beurteilung solcher Fragen sich die Verhältnisse, wie sie auf unseren Ostsee-Dampfern herrschen, vor Augen halten. Die Besatzung unserer Dampfer schwankt zwischen 10 bis 25 Personen. Also 5 bis höchstens 12 haben auf See abwechselnd Dienst. Wie verteilen sich auf dem Dampfer diese 5—12 Mann? Passiert zur Nachtzeit das Unglück, daß jemand über Bord fällt, so wird meistens dies nicht mal sofort bemerkt. Die Angaben der eingelieferten Fragebogen bestätigen diese Behauptung.

Wägt man also Nutzen und Opfer, die eine selbstleuchtende Rettungsboje den Besatzungen unserer Dampfer bringen würde, sachlich ab, so kann man der allgemeinen Einführung für unsere Dampfer nicht das Wort reden.

Eins schickt sich nicht für Alle.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 1b, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersters ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 16.

Hamburg, den 22. April.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Zum Straßenrecht englischer Kriegsschiffe. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Auszüge aus den Geschäftsberichten deutscher Reedereien (1904). — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Eine Versicherung gegen Betriebsunfälle der Mannschaft

übernimmt die See-Berufsgenossenschaft laut § 4 Abs. 1 des See-Unfallversicherungsgesetzes nur, solange sich die Leute auf einem deutschen Schiffe aufhalten. Dieser aus dem Gesetz hervorgehende Standpunkt der See-Berufsgenossenschaft ist kürzlich vom Reichsversicherungsamt nicht nur bestätigt, sondern noch insofern präzisiert worden, als der See-Berufsgenossenschaft nicht einmal das *Recht* zugestanden wird, die Versicherung für deutsche Seelente während ihres Aufenthalts auf einem ausländischen Schiffe zu übernehmen. — Es handelt sich im vorliegenden Falle um einen nach einem ausländischen Hafen abgegangenen deutschen Dampfer, dessen Reeder aus hier nebensächlichen Gründen beabsichtigt, die Mannschaft von jenem Hafen aus mit einem ausländischen Schiffe nach der Heimat zurück zu befördern. Ein Schritt, den er ohne bedeutendes Risiko nur ausführen kann, wenn von ihm die Mannschaft während der Dauer der Rückbeförderung gegen Unfallgefahren versichert worden ist. Da das See-Unfallversicherungsgesetz in dieser Beziehung versagt, ist dem Reeder zu empfehlen, eine private Haftpflichtversicherungsgesellschaft in Anspruch zu nehmen. Die Prämien sind nicht besonders hoch. — Wir haben die Angelegenheit hier kurz besprochen, um die Reeder, falls sie in eine ähnliche, wie die hier geschilderte Lage kommen sollten, vor kostspieligen Ausgaben zu warnen. Gegenüber einem Schiffsmann, der nach § 60 der Seemannsordnung ein Recht auf freie Zurück-

beförderung hat (Kapitän § 547 H. G. B.), besteht für den Reeder die Betriebs-Unfallversicherungspflicht.

Zum Thema „**Rechtweisende Kompassse für Seekarten und Segelanweisungen**“ wird uns von geschätzter Seite geschrieben:

»Was den Artikel wegen der Grad- und Strichrosen — meiner Ansicht nach ist der Ausdruck Kompaßrosen ebenso unrichtig, wie der Ausdruck Windrosen — betrifft, so glaube ich kaum, daß hierauf nach Ihrer Schlußbemerkung noch viel zu sagen ist. Ich erzählte Ihnen schon, daß die Absicht bestehe und jetzt auch zur Ausführung gebracht werden solle, die Rosen außen in Graden und rechtweisend, dagegen innen in viertel Strich und mißweisend zu geben. Wenn dies Prinzip überall und konsequent durchgeführt wird, möchte ich meinen, daß dies allen billigen Ansprüchen genüge. Freilich gebe ich gerne zu, daß man dann auch in Textdarstellungen überall vor dem Gradwert *nw.* und in der Klammer vor dem Strichwert *nw.* drucken lassen sollte, das verhindert Mißverständnisse und kostet nur wenig Raum. Richtig ist es, daß das Reichs-Marine-Amt hierüber eine ganz deutliche Veröffentlichung und in den weitesten Kreisen bekanntgeben sollte. Ganz unabhängig hiervon scheint mir die Frage zu sein, ob es rätlich war, die Gradrose von Nord nach rechts herum bis zu 360 Grad durchzuführen. Für die Rechnung ist dies ohne Zweifel überaus bequem und hindert viele bedenkliche Rechenfehler, für den Seemann ist diese Rechnungsweise zunächst ungewohnt und



wunderlich. Es klingt ja auch komisch, einen Kurs »247°« zu steuern, was bei der Benutzung von Gradrosen ja dann der Fall sein wird. Aber woran muß man sich im Leben nicht gewöhnen, und das Ungewohntsein ist ja kein Grund, um eine Besserung zu verhindern.«

### Die Leuchtfeuerabgaben in England

stehen mal wieder auf der Tagesordnung. Aber in anderer Form und Absicht, wie bisher, wenn dieses Thema in der englischen Presse erörtert wurde. Herrn Ritchies, des früheren Handelsamtspräsidenten, »boy sailors scheme« wird kritisiert, weil es die zwar nicht von seinem Urheber, aber von den Reedern erwarteten Hoffnungen unerfüllt gelassen hat. Es ist wohl noch in Erinnerung, daß Herr Ritchie, als im Jahre 1898 die Wogen der Erregung über die Höhe der Leuchtfeuerabgaben sehr hoch liefen, als Beschwichtigungsmittel das heute unter dem Namen »boy sailors scheme« bekannte Gesetz dem Unterhaus als Entwurf einreichte. Ein Viertel der Abgaben sollte den Reedern als Gegenleistung für die Ausbildung von Schiffsjungen, britisch geborenen von 15 bis 19 Jahren, erlassen werden. Die Idee fand nur wenige skeptische Beurteiler, um so mehr rückhaltlose Zustimmung, verfolgte sie neben der bekanntgegebenen Tendenz doch auch den Zweck, die Anzahl britischer Seeleute auf britischen Schiffen zu erhöhen. Es wurde damals gerade wieder viel von der Gefahr der Ausländer für die britische Seemacht im Falle kriegsgerichtlicher Verwickelungen gesprochen. Seitdem sind sechs Jahre vergangen, und nun weist Sir Alfred Jones, der Chef der Firma Elder, Dempster & Co., dem Gesetz eine große Anzahl schwerer Mängel nach. Insbesondere wendet er sich gegen die Annahme, als sei die Abgabenermäßigung für die Ausbildung der Schiffsjungen ein profitables Geschäft für die Reeder. Im Gegenteil, die Reeder müssen tief in ihre Taschen greifen, da die Abgabenermäßigung kaum den vierten Teil der Ausgaben für die Schiffsjungenerziehung decke. Eine Behauptung, die an Zahlenbeispielen nachzuweisen versucht wird. Überzeugend wirken sie jedoch nicht. Wenn Sir Alfred bei der Abschätzung des Wertes eines Schiffsjungen für den Reeder sagt: im ersten Jahre sind die Ausgaben für die Erziehung — die er nebenbei mit 20 bis 30 £ jährlich veranschlagt — ohne Ausgleich, denn ein Junge »in his first year is of little or no value« — dann mag Das hingehen. Nicht aber kann ihm zugestimmt werden, wenn er die Tätigkeit eines Jungen im zweiten Jahr mit nur 10 s monatlich bewertet. Nach einjähriger Ausbildung leistet ein Junge, wenn er bei offenen Ohren und Augen Lust zum Beruf hat, denn doch etwas mehr. Aber dieses nebenbei. Sir Alfred legt auch selbst auf diesen Teil seiner Kritik

geringen Wert. Wichtiger und überzeugender ist, was er über die beschränkte Ausdehnung des Gesetzes sagt. Erhalten doch nur solche Reeder eine staatliche Unterstützung für die Ausbildung von Seeleuten, die Leuchtfeuerabgaben zu entrichten haben. Bleibt eine Reederei, weil ihr Schiff ins Ausland weilt, innerhalb eines Jahres von der Entrichtung von Leuchtfeuerabgaben befreit, dann erhält der Reeder, mag er noch so viele Jungen ausbilden, keinen Penny Vergünstigung. An diesem Punkte müßte nach Sir Alfred der Hebel angesetzt werden, wenn das Gesetz, wie es ja beabsichtigt wird, geändert werden soll.

### Wie unsicher die Navigierung an die Küste von Oregon

ist, geht aus folgender Darstellung hervor, die von Portland-Oregon im Februar d. J. abgeschickt wurde:

»Vor einiger Zeit ist das Columbia-Feuerschiff zur Vornahme von Reparaturen eingezogen und an dessen Stelle eine Gasboje ausgelegt worden. Nach Angabe von Kapitänen, die seit der eingetretenen Veränderung in den Columbia eingelaufen sind, arbeitet die Boje jedoch nur selten oder auch gar nicht und ist dadurch das Ansteuern des Flusses, das an und für sich im Winter schwierig ist, gefährlicher geworden. Der Führer des vor zwei Wochen hier angekommenen Bremer Vollschiffs »Christel« teilte mir mit, daß er durch das Fehlen des auf den Seekarten verzeichneten Leuchtfeuers, wiewohl er die Fahrt wiederholt gemacht hat, völlig irre geleitet wurde und nahe daran war, mit seinem Schiffe zu stranden. Da mit den hiesigen Seezeichen ziemlich häufig Veränderungen vorgenommen werden, so erscheint es geboten, die Führer der nach der Küste von Oregon versegelnden Schiffe nachdrücklich darauf aufmerksam zu machen, daß sie gut tun, bei der Ansteuerung der Columbia-barre sich nicht allein auf die Seezeichen zu verlassen, sondern sorgfältigen und ständigen Gebrauch von dem Lote zu machen und vorzugsweise sich nach diesem zu richten.«

### Einen Beitrag zur Turbinenfrage

hat der Earl of Glasgow als Vorsitzender der Institution of Naval Architects insofern geliefert, als er in seinem Jahresbericht über vergleichswise Verbrauch von Heizmaterial bei Kolbendampf- und bei Turbinenmaschinen sprach. Was er feststellte, den Vorteil der Turbine bei hoher und ihre Minderwertigkeit bei niedriger Fahrt, ist zwar nichts Neues, weniger bekannt aber sind zahlenmäßige Beweise für die Richtigkeit dieser Tatsache. Seinen Darlegungen zu Grunde lagen die Fahrtergebnisse nebst Kohlenverbrauch von zwei Schwesterschiffen; das eine, der Kreuzer »Amethyst« mit Turbinen, das andere, der Kreuzer »Topaz«

mit Kolbenmaschinen. An höchster Fahrgeschwindigkeit leistete »Amethysi« 1,29 Knoten oder 5,50 pZt. mehr, im Verbrauch von Heizmaterial ergab sich folgendes Bild: bei 10 Knoten lief »Amethysi« eine Strecke von 7,42 Meilen mit 1 Tonne Kohlen, ihr Schwesterschiff aber 9,75 Meilen; bei 14 Knoten waren die Ziffern 6,6 und 6,8, bei 18 Knoten umgekehrt, nämlich 4,8 und 3,7, bei 20 Knoten 4,22 und 2,9 und bei 23,6 Knoten gebraucht das Turbinenschiff auf 2 Meilen 1 Tonne Kohlen, das andere Schiff bei 22 Knoten seiner Höchstgeschwindigkeit auf 1,89 Meilen 1 Tonne. An

der Hand dieser Zahlen wägte Earl of Glasgow nun die Vor- und Nachteile beider Maschinensysteme gegeneinander ab, wobei er über den Aktionsradius, das Kohlenfassungsvermögen, den Kohlenverbrauch bei hoher, mittlerer und geringer Geschwindigkeit sprach. Im Gegensatz zum Kriegsschiff, das seine höchste Geschwindigkeit nur in Ausnahmefällen ausnutzt, fährt das Handelsschiff, man kann sagen dauernd mit »Voller Kraft«, woraus sich nach Earl of Glasgow ergibt, daß die Turbine für schnell-fahrende Handelsschiffe wirtschaftlich von größerem Nutzen als die Kolbenmaschine ist.

### Zum Straßenrecht englischer Kriegsschiffe.

Vom Appellationsgericht »Court of Appeal« ist am 8. März ein Urteil gefällt worden, in dem die Entscheidung des englischen Admiraltätsgerichtes vom 10. Mai 1904 in der Kollisionssache »Charles Chalmers« — »Sutley« (siehe vorjährige »Hansa« Nr. 22, S. 259) vollständig umgestoßen wird. Wesentlich klarere Unterlagen für die straßenrechtlichen Beziehungen zwischen englischen Kriegsschiffen, die im Geschwader fahren, und englischen Handelsschiffen sind durch das neue Urteil aber auch nicht geschaffen worden; denn, wenn dieses auch ausdrücklich betont, daß englische Kriegsschiffe die Art. 19, 21 und 23 des Seestraßenrechts befolgen müssen, so bespricht es doch ziemlich breit die besonderen Vorschriften, unter denen englische Kriegsschiffe im Geschwader fahren, und die besonderen Verpflichtungen, die ihnen dadurch auferlegt werden, und kommt in Anbetracht dieser Verpflichtungen dazu, das Kriegsschiff freizusprechen und den Segler als den schuldigen Teil zu erklären, weil er im kritischen Moment aus dem Ruder gelaufen ist oder aus anderen Ursachen eine Wendung gemacht, also Art. 21 nicht befolgt hat. Die Frage, aus welchen Ursachen der Segler unter dem Bug des Kriegsschiffes durchgedreht ist, wird überhaupt nicht erörtert, sie wird sogar fast sorgfältig umgangen, denn es will scheinen, als wisse man, daß das Schraubenwasser des unmittelbar vorher vor dem Segler vorüber gegangenen Kriegsschiffes ihn in den Wind geworfen hat, als er sich bei der langsamen Fahrt von 3 bis 4 Knoten mit dem Vorderende in das Kielwasser des Kriegsschiffes hineinschob. Und während die Schifferalten in der Vorinstanz das erste Ausweichmanöver auf 400 m Entfernung für zu spät halten, halten es die nautischen Beisitzer hier für früh genug. Darauf dreht sich eigentlich der ganze Spruch. Die Möglichkeit, daß das Kriegsschiff unter Backbordruder auch von dem Segler, der also fast gar keine Fahrt hatte, frei gekommen wäre, wird nicht erwähnt. Indessen sind für uns diese sachlichen

Dinge von geringem Interesse gegenüber den grundsätzlichen, die in den Ausführungen der einzelnen Richter besprochen werden.

Den Ausführungen des ältesten der drei Richter entnehmen wir: Diese Berufung gegen die Entscheidung des Admiraltätsgerichtes, in der das Kriegsschiff »Sutley« für den dem »Charles Chalmers« zugefügten Schaden verantwortlich gemacht wird, ist von der Krone eingelegt. Die etwa 180 tons große Bark »Charles Chalmers« lag auf Steuerbord-Halsen OSO an und krouzte damit den Kurs von 4 Kriegsschiffen, die das linke Treffen eines Geschwaders bildeten, das in zwei parallelen Linien von etwa einer Seemeile Abstand in der Nähe von St. Ables Head nordwärts steuerte. »Sutley«, das hinterste Schiff im linken Treffen, sah das grüne Licht des Seglers in 5 oder 6 Seemeilen Entfernung und behielt es beständig im Auge. Das erste Kriegsschiff ging ohne Kursänderung vor der Bark vorüber, das zweite wich schon etwas nach rechts aus und in demselben Moment, in dem das dritte Kriegsschiff auch nach rechts auswich, gab »Sutley«, der zur Zeit etwa 400 m (rather more than 400 Yards) vom Segler entfernt war, B.-B.-Ruder, um hinter ihm herum zu gehen. Nach Ansicht der nautischen Sachverständigen würde dieses Manöver vollständig gelungen sein, wenn nicht zur selben Zeit der Segler in den Wind aufgedreht wäre, so daß auf dem »Sutley« sein rotes Licht in Sicht kam. Hierdurch, führt nun der älteste Richter weiter aus, habe der Segler eine unmittelbare Gefahr hervorgerufen, die der Wachhabende auf dem »Sutley« nicht vorher sehen konnte und zu deren Abwendung er richtig gehandelt habe, indem er das Ruder St.-B. legte und zunächst die Steuerbordmaschine, gleich darauf auch die Backbordmaschine auf volle Kraft rückwärts stellte. (!) Der Beweis sei also nicht gelungen, daß man auf dem »Sutley« fahrlässig gehandelt habe. Der Richter der Vorinstanz scheine die Angelegenheit dadurch verwickelt gemacht zu haben, daß er die Frage hereinbezogen

habe, ob es für Kriegsschiffe auf See anderen Schiffen gegenüber ein besonderes Straßenrecht gäbe. Diese zweifellos wichtigen Erwägungen hätten aber mit dem vorliegenden Falle nichts zu tun, und streife man sie vom Tatbestande ab, so bliebe zu entscheiden, ob die beiden Gründe, aus denen die Vorinstanz auf Fahrlässigkeit des »Sutley« erkannt habe, bestehen blieben oder nicht.

Der eine dieser Gründe sei: »Sutley« habe zu spät Ruder gegeben; dies sei allerdings ein Grund, zu dem das gegenseitige Verhalten von Kriegs- und Handelsschiffen in Beziehung stehe, weniger weil es überhaupt Kriegsschiffe gewesen seien, sondern weil es Kriegsschiffe gewesen seien, die verpflichtet gewesen wären, in einer bestimmten Ordnung zu fahren. Art. 2 der Sondervorschriften für englische Kriegsschiffe besage: »Jedesmal, ehe der Wachhabende auf einem Schiffe, das im Geschwader fährt, die Wache übernimmt, muß er sich versichern, daß das Schiff auf seiner richtigen Stelle ist; wenn es nicht an seiner richtigen Stelle ist, so soll er die Wache nicht übernehmen, bis dem Kapitän davon Meldung gemacht worden, und von dem der Befehl zurückgekommen ist, die Wache zu übernehmen. In solchen Fällen sollen stets die Peilungen und Entfernungen des vorwegfahrenden und des Flaggschiffes in das Tagebuch eingetragen werden.« Art. 6: »Der Wachhabende muß äußerst sorgsam sein, auf seiner richtigen Stelle zu bleiben, wenn er mit anderen Schiffen zusammenfährt und muß, wenn er es nicht kann, dem Kapitän sofort Meldung machen.« Art. 12: »Der Wachhabende darf den Kurs niemals ohne Befehl des Kapitäns ändern, es sei denn, um unmittelbare Gefahren zu vermeiden.«

»Sutley«, so führt der älteste Richter in seinem Urteil nun weiter aus, fuhr unter dem Zwange dieser Vorschriften und konnte daher nicht zu beliebiger Zeit nach links ausweichen. Ihm lagen zweierlei Pflichten ob, er mußte soweit wie möglich (1) den Bestimmungen des Seestraßenrechts nachkommen (he had to respect as far as possible the rules of navigation), und er mußte auch die oben bezeichneten Sondervorschriften erfüllen. Er habe daher nicht früher, als er es getan, Backbord-Ruder zu geben brauchen; und gehe man von der, durch die Ansicht der nautischen Beisitzer gegebenen Hauptposition aus, nämlich davon, daß das erste Backbord-Ruder früh genug gegeben sei und Erfolg gehabt haben würde, wenn der Segler durch seine Bewegungen nicht eine unvorhergesehene Zwangslage herbeigeführt hätte, so müsse man auch das Steuerbord-Ruder geben und Rückwärtsarbeiten der Steuerbordmaschine in der durch den Segler geschaffenen Zwangslage für richtig halten und zu dem Schlusse kommen, daß sich der Richter der ersten Instanz geirrt habe.

Der zweite Richter schloß sich den Ausführungen des ältesten an und bemerkte noch besonders, es herrsche Einmütigkeit darüber, daß die Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See auch für Kriegsschiffe gelte und besonders auch die für den vorliegenden Fall wichtigen Art. 19, 21 und 23 in Anwendung gebracht werden müßten. »Sutley« mußte nach Art. 19 dem Segler aus dem Wege gehen; hierbei sei allerdings auf die vorzüglichen Ratschläge der Handelskammer Bezug genommen, Ratschläge, die jedermann, Seemann oder nicht, beherzigen würde, aber nicht einen Augenblick dürfte angenommen werden, daß jene Ratschläge die bezeichneten Artikel in irgend einer Weise modifizieren oder beherrschen sollten. Jene Ratschläge sollen nur darauf hinweisen, daß es klug ist, wenn ein Segler einem Geschwader beizeiten aus dem Wege geht, sie sollen durchaus nicht etwa die Artikel umdrehen und den Segler zwingen, aus dem Wege zu gehen oder dem Dampfer Kurs zu halten. Dies vorausgeschickt, ergäbe sich von selbst, daß »Sutley« richtig gehandelt habe, als er in etwa 400 m Abstand vom Segler Backbord-Ruder gegeben habe, wodurch alles klar gegangen sein würde, wäre nicht etwas Unerwartetes eingetreten. Wodurch das eingetreten sei, brauche gar nicht untersucht zu werden: die Tatsache stehe fest, daß der Segler dem »Sutley« plötzlich rotes Licht gezeigt habe, »Sutley« habe nun nach Art. 27 zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr alles getan, was er konnte. Es sei auch ganz und gar nicht notwendig, darauf einzugehen, ob Art. 27 hier in Anwendung zu kommen habe; das Seestraßenrecht sei dazu da, Kollisionen zu verhindern, und wenn in seiner strengeren Befolgung gerade das herbeigeführt würde, was es verhindern solle, so sei es Pflicht des Wachhabenden, richtige Maßnahmen zum Schutze von Leben und Eigentum zu treffen. Feststehe, daß »Sutley« richtig gehandelt, und daß der Segler das Unglück gehabt hat, die Gesetzesvorschrift nicht befolgen zu können.

Der dritte Richter schloß sich den Ausführungen der beiden ersten ohne besondere Bemerkungen an, so daß ein Urteil zu stande gekommen ist, das die Zweifel, die auch der deutsche Seemann haben muß, wenn er in ein englisches Geschwader gerät, durchaus nicht beseitigt, denn der eine Richter sagt, die Angelegenheit habe mit den Sondervorschriften für Kriegsschiffe nichts zu tun, dennoch führt er die Sondervorschriften gleich darauf an, um darzutun, daß »Sutley« nicht früher habe abhalten dürfen und sagt dazu: »Die Sondervorschriften mußte das Kriegsschiff beachten, die Ausweicheregeln »so weit wie möglich.« Der andere Richter stellt ausdrücklich fest, daß Art. 19, 21 und 23 des Seestraßenrechts auch für diese ein Geschwader



fahrenden Kriegsschiffe Gültigkeit haben, fügt aber sofort hinzu, daß es klug sei, wenn ein Segler einem Geschwader aus dem Wege gehe.

Alles in allem läßt sich auch aus dem neuen Urteil keine andere Lehre ziehen als die schon in Nr. 22 der vorjährigen »Hansa« gegebene: »Weiche bei klarem Wetter, ehe die Gefahr eines Zusammen-

stoßes entstehen kann, einem Geschwader schon von weitem aus, wenn das aber nicht möglich ist oder bei unsichtigem Wetter, verfare strengo nach Art. 19, 21 und 23 des Seestraßenrechts und möchten wir hinzufügen, sei froh, wenn du nicht dennoch nach Art. 27 eine Überraschung erlebst.«

R.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

März 1905.

Größenverhältnisse	Raum- gehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Ges.
<b>a) deutsche Werften.</b>					
FD —	750 t Tf.	Eine russische Reederei	Howaldtswerke, Kiel	Elpidifor	B
2 —	600 „	do.	do.	Giuseppe P.	„
FD 24,05×6,5×3,12 m	200 „	Braker Heringsfischerei A. G.	G. H. Thyen, Brake	?	G
2 —	200 „	do.	C. Lühring, Hammeiwarden	Dora	„
FD 351×45×29	6000 „	Für eigene Rechnung	Rückmers Reismühl., Reederei u. Schiffb. A.G.	Ellen Rückmers	G
K 103,8×132×7,75 m	3925 Dpl.	Kaiserliche Marine	A. G. »Weser, Bremen	Leipzig	„
FD 302×41×21'3"	—	Hansen & Closter, Apenrade	Neptunwerft, Rostock	?	G
312×45×28'6"	4800 „	Menzell & Co., Hamburg	Flensburger Schiffsbau Ges.	Lotte Menzell	„
312×45×28'6"	4800 „	do.	do.	Clara Menzell	„
<b>b) englische Werften.</b>					
PD —	1700 t Tf.	Cory & Son, London	S. P. Austin & Son, Sunderland	Denewood	L
2 126×21×12'4"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Fischergate;	„
1 352×47×29	6300 „	Holzappel, Whitfield & Co., Newcastle	R. Stephenson & Co., Hebburn	Scotia	BC
353×47×28'3"	—	C. W. Bowring & Co., Liverpool	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Lydford	„
225×23×8'	565 Dpl.	Britische Admiralität	Palmer Shipb. Co., Jarrow	?	L
1 344×47×22'6"	—	Fargrove S. N. Co., London	Richardson & Co., Stockton	Swale	„
FD 159×24×13'9"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Arosa	„
FD 340×47×27'3"	—	Webster & Barraclough, Hartlepool	R. Crages & Sons, Middlesbro	Augustin le Borgne	„
228×32×16'3"	1480 „	Felton S. S. Co., Newcastle	Crown & Sons, Sunderland	Euston	„
134×23×10'9"	400 „	Alfred H. Keep, London	Williamson, Workington	Presto	BC
316×44×22'6"	—	Wilson & Co., Gothenburg	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Queenie	L
374×49×26'8"	—	Hain S. S. Co., St. Ives	John Readhead & Sons South Shields	St. Patriek	„
342×46×24'4"	—	Needham Bros, Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Tremorvah	„
337×48×28'5"	—	R. Ropner & Co., Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Wawelet	„
1 384×50×30	—	Frank C. Strick & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Buruby	„
159×24×11'9"	570 „	Geo R. Haller, Hull	William Waker, Maryport	Gorjistan	„
353×47×28'3"	—	C. T. Bowring & Co., Liverpool	Northumberland Shipb. Co.,	Haller	„
330×48×24	—	Pyman Bros, London	Bartram & Sons, Sunderland	Othello	L
355×50×30'6"	—	W. Wilhelmsen, Norwegen	Tyne Iron Shipb. Co., Willington	Quarrydene	„
390×55×30	—	W. J. Tatem & Co., Cardiff	Doxford & Sons, Pallion	Taurus	„
146×23×11'9"	—	Hull S. F. Co., Hull	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Torrington	BC
<b>c) schottische Werften.</b>					
FD 345×49×28'5"	6600 t Tf.	Watson Bros, Glasgow	Russell & Co., Port Glasgow	Warter Priory	L
186×55×32'11"	8300 BRT.	Hamburg-Amerika Linie	Fairfield Shipb. & Eng. Co., Govan	Ben Novio	„
FD 377×49×28'9"	4200 „	Royden & Wilson, Liverpool	Charles Connell & Co., Scotstoun	Fürst Bismarck	G
FD 168×31×11'6"	—	Inter Provincial N. C., Canada	Russell & Co., Port Glasgow	Inverclyde	L
FD 295×42×22	3700 t Tf.	Dän.-Russisch. D.-Ges., Kopenbag.	Clyde Shipb. & Eng. Co., Port Glasgow	Lady Eileen	„
1 310×40×24'6"	—	South Eastern & Chatam R. Co.	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Michael Osteflow	B
FD 215' Länge	—	Pile & Co., London	Reid & Co., Whitenich	Onward	„
PD 496×57×35'9"	10000 „	P. & O. Comp., Liverpool	Barclay, Curle & Co., Whitenich	Emilia	L
FD 380×49×29	7000 „	Hugh, Hogarth & Sons, Glasgow	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Peshawur	BC
280×31×15'4"	—	M. Langlands & Sons, Glasgow	Caledon Shipb. Co., Dundee	Baron Androssan	„
<b>d) irische Werften.</b>					
FD 383' Länge	—	Elders & Fyffes, London	Workman, Clark & Co., Belfast	Princess Helene	„
FD —	5200 BRT.	Ellerman City Line	do.	Zent	L
FD 383' Länge	4000 „	Elders & Fyffes, London	do.	City of Carachi	BC
				Pacunase	L

Ausserdem: a) 1 Motorleichter; b) 2 Seeteichter, 1 Fischerfahrzeug; c) 1 Küstendampfer, 1 Fischdampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagirdampfer, FD Frachtdampfer, Fd Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabel-  
t. S Segler, St Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, PS Postschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd  
and-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

## Auszüge aus den Geschäftsberichten deutscher Reedereien (1904).

### Hamburg-Amerika Linie.

Aktienkapital Mk. 100 000 000.

Betriebsüberschuß Mk. 27 829 722 (20 306 774); Abschreibungen  
Mk. 17 306 774 (13 832 524); Dividende Mk. 9 000 000 = 9 pZt.  
Die Dividenden der letzten Jahre waren: 6, 4½, 6, 10, 10, 8, 8.

Dieses sehr erfreuliche Jahresergebnis ist nach dem Be-  
richt darauf zurückzuführen, daß sich auf den meisten der  
von der Gesellschaft betriebenen Linien eine Aufwärtsbewegung  
des Verkehrs vollzogen hat, welche wesentliche Mehreinnahmen  
lieferte. Auch die Auswanderung, deren Rückgang sich in den

ersten Monaten des Jahres 1904 vorzubereiten schien, dauerte wider Erwarten in unverminderter Stärke fort. Dazu kam noch, daß sich der Gesellschaft Gelegenheit bot, die *Schnelldampfer* »Auguste Victoria«, »Fürst Bismarck« und »Columbia«, die *Passagierdampfer* »Palatia« und »Phönicia« sowie den *Frachtdampfer* »Belgia« mit Nutzen nach dem Auslande zu verkaufen. Der Nutzen aus dieser Transaktion, ebenso wie der Gewinn aus den von der Gesellschaft abgeschlossenen, bisher aber noch nicht abgewickelten umfangreichen Charter-Geschäften wird erst im Ergebnis des laufenden Geschäftsjahres in die Erscheinung treten.

Interessant ist es, aus dem Jahresberichte zu ersehen, wie die Gesellschaft neben der Erweiterung ihres eigenen Betriebes bestrebt ist, auch nach außen hin ihre Interessensphäre ständig auszudehnen. So hat die Hamburg-Amerika Linie mit der Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft, vormals Austro-Americana und Fratelli Cosulich in Triest im Laufe des Jahres 1904 einen Vertrag abgeschlossen, der ihr auf Grund einer entsprechenden Kapitalbeteiligung einen angemessenen Einfluß auf die Leitung dieser Reederei gewährt. Ein ähnliches Vertragsverhältnis besteht zu der Russisch-Ostasiatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in St. Petersburg. An der Gründung einer brasilianischen Küstenschiffahrts-Gesellschaft, welche unter der Firma Companhia de Navegação Cruzeiro do Sul ihren Sitz in Santos hat, ist die Hamburg-Amerika Linie hervorragend beteiligt. Auch die Aktieselskabet det Ostasiatiske Kompagni in Kopenhagen ist neuerdings in die Interessensphäre der Hamburg-Amerika Linie einbezogen worden. Die Beziehungen der Hamburg-Amerika Linie zu der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Italia« in Genua sowie der Holland-Amerika Linie sind bereits aus früheren Jahren bekannt. Die Gesellschaft kann daher am Schlusse ihres Berichtes darauf hinweisen, daß sie auf 6 ausländische Reedereien maßgebenden Einfluß ausübt, während sie selbst 46 regelmäßige Linien unterhält, und die von ihren Schiffen ausgeführten Fahrten den ganzen Erdball umspannen.

Der Bestand der Flotte der Gesellschaft ist im verflossenen Jahre besonders umfangreichen Veränderungen unterworfen gewesen. Von den früher in Auftrag gegebenen Dampfern sind sechs inzwischen geliefert und in Dienst gestellt worden. Im Bau befinden sich gegenwärtig noch 16 Dampfer, darunter die »Kaiserin Auguste Victoria«, welche mit ihrem Raumgehalt von 25 000 Br.-R.-T. sogar den Dampfer »Amerika« noch um 2750 T. übertreffen, im übrigen aber ein Schwesterschiff desselben werden und vor allem, wie dieser, in Bezug auf die Unterbringung und Vorflegung der Passagiere den höchsten Anforderungen entsprechen soll. Durch Ankauf sind der Gesellschaft zehn Schiffe zugewachsen, unter denen sich die drei Dampfer der bekanntlich in den Besitz der Hamburg-Amerika Linie übergegangenen Nordsee-Linie befinden. Im ganzen umfaßt die Flotte der Gesellschaft jetzt 149 Ozeandampfer und 182 kleinere Dampfer, Leichter usw. mit einem Gesamtbaumgehalt von 764,551 Br.-R.-T.; gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von reichlich 36 000 T.

Eine erhebliche Betriebsausdehnung, und zwar auf ein bisher von der Gesellschaft noch nicht gepflegtes Gebiet, bedeutet die Übernahme des Carl Stangen'schen Reisebureaus, welches von der Hamburg-Amerika Linie in erweiterter Gestalt fortgeführt werden wird.

Nachdem durch den Abschluß einer Reihe von Handelsverträgen der wirtschaftliche Frieden in Europa, soweit Deutschland beteiligt ist, auf längere Zeit hinaus gesichert zu sein scheint, bleibt nunmehr für die Reichsregierung die noch wichtigere Aufgabe zu lösen, durch die Neuordnung unseres wirtschaftspolitischen Verhältnisses zu den außereuropäischen Staaten eine sichere Grundlage für die gesunde Weiterentwicklung unserer überseeischen Beziehungen zu schaffen. Dieses Ziel kann, wie die Reederei ausspricht, aber nur erreicht werden,

wenn die abzuschließenden Verträge von dem Geiste der zollpolitischen Abrüstung und der Erkenntnis getragen werden, daß ein über die Grenzen eines reinen Agrarstaates längst hinausgewachsenen Land ohne kräftige Förderung des Güteraustausches mit fremden Nationen nicht gedeihen kann. Die Reederei hofft daher bestimmt, daß die neuen Verträge, insbesondere mit den Ver. Staaten und den südamerikanischen Ländern, dem Verkehr die endliche Befreiung von allen denjenigen, ihm im Laufe der Zeit angelegten Fesseln bringen werden, für deren Beibehaltung nicht wirklich zwingende, das Wohl des gesamten Volkes berührende Rücksichten sprechen. Bei dieser Gelegenheit wird dann noch darauf hingewiesen, daß im Interesse der Festigung der kommerziellen Stellung Deutschlands in Ostasien der baldige Abschluß eines Handelsvertrages mit China dringend erwünscht ist.

Insgesamt wurden im verflossenen Jahre 1011 Rundreisen ausgeführt, auf welchen 331 618 Passagiere aller Klassen und 4 948 976 Frachttöns Güter befördert wurden. Dem bereits früher in Aussicht genommenen Bau eines Altenheims für invalide gewordene Angestellte der Gesellschaft beabsichtigt die Hamburg-Amerika Linie nunmehr näherzutreten, und zwar soll dasselbe auf dem ihr gebörenden Terrain in Cuxhaven errichtet werden. Zu diesem Zwecke sind aus dem Jahresgewinn 200 000 Mk. reserviert. Außerdem sind der Pensionskasse der Angestellten neben dem regelmäßigen Betrage, welcher sich für das Berichtsjahr auf 114 000 Mk. belief, als besondere Zuwendung 50 000 Mk. überwiesen.

### Norddeutscher Lloyd.

Aktienkapital Mk. 100 000 000.

Betriebsüberschuß Mk. 20 820 638 (26 491 998); Abschreibungen Mk. 13 008 807 (14 203 528); Dividende Mk. 2 000 000 = 2 pZt. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 6, 0, 6, 8½, 7½, 7, 5.

Nachdem sich der Bericht eingehend mit dem Geschäftsergebnis der einzelnen Linien beschäftigt hat, wird bekannt gegeben, daß die beiden Kadettenschulschiffe im vorigen Jahre zwei Reisen angetreten haben, und zwar die »Herzogin Sophie Charlotte« nach Honolulu, von wo das Schiff die Reise nach Sydney fortsetzte, die »Herzogin Cecilie« nach der Westküste Südamerikas. Beide Schiffe haben sich auf diesen Reisen wiederum als vorzügliche Segler bewährt, die Reisen gehören zu den schnellsten, welche jemals gemacht worden sind. Die praktische und theoretische Ausbildung der Kadetten konnte mit vollem Erfolge durchgeführt werden, die Leistungen der jungen Leute waren auch auf diesen Reisen wieder höchst befriedigend. Von größeren Schiffsunfällen blieb die Reederei im vorigen Jahre verschont, abgesehen von einem Unfall, von welchem Dampfer »Prinz Heinrich« betroffen wurde, der auf der Reise nach Ostasien, unweit Point de Galle auf einen unbekannten Felsen stieß. Die Zahl der im Jahre 1904 auf den transozeanischen Reisen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd beförderten Passagiere belief sich auf 353 686 Personen. Im ganzen wurden vom Norddeutschen Lloyd im transozeanischen Verkehr bis zum 31. Dezember 1904 befördert 5 528 591 Personen. An Ladung wurden im Jahre 1904 auf den verschiedenen Linien im transozeanischen Verkehr 3 425 148 tkm befördert, gegen 3 292 881 tkm im Vorjahre. Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd durchliefen im vorigen Jahre auf ihren Fahrten ca. 5 732 000 Sm.

Durch Verkauf sind im vorigen Jahre aus der Flotte geschieden die Dampfer »Kaiserin Maria Theresia«, »Lahn« und »Pfalz« sowie ferner die Küstendampfer »Mongkut«, »Phra Chula Chom Klao«, »Phra Chom Klao«, »Taichow«, »Patani«, »Kong Beng«, »Sambas«, »Kudat« und »Medan«. Fast sämtliche Schiffe brachten nutzenlassende Preise. Der vorzügliche Ausfall und die allseitige Anerkennung, welche die Dampfer der Feldherrnkasse, sowie insbesondere der Dampfer »Prinz Eitel Friedrich«, gefunden haben, veranlaßte die Reederei

nach drei Dampfer der Feldherrnkasse in etwas vergrößerten Dimensionen (»York«, »Bülow«, »Goeben«) von je 8500 Br.-R.-T. und 6000 Pferdestärken und ferner einen Dampfer des »Prinz Eitel Friedrich«-Typs, von gleichfalls etwas größeren Abmessungen, mit einem Raumgehalt von 10 000 Br.-Reg.-Tons und 7000 Pferdestärken in Auftrag zu geben, der den Namen »Prinz Ludwig« erhalten wird. Für die australische Frachtdampferlinie wurden sechs Dampfer von je etwa 5500 Br.-R.-T. und 2700 ind. Pferdekraften in Gestemünde in Bestellung gegeben, dieselben werden die Namen »Franken«, »Schwaben«, »Hessen«, »Lothringen«, »Westfalen« und »Thüringen« erhalten. Endlich befinden sich für die Reederei noch zwei kleinere Dampfer »Marudu« und »Darvel« für die Borneo-Fahrt und ein Dampfer für die Wangeroo-Fahrt, welcher den Namen »Delphin« führen wird. Zu ihrer Genugtuung ist die Reederei in der Lage gewesen, auch die *letztfährigen Bauaufträge* wieder ausschließlich deutschen Werften überweisen zu können. Bei der hervorragenden Entwicklung und außerordentlichen Vervollkommen der Einrichtungen, welche die *deutschen Werften* infolge der ihnen zuteil gewordenen zahlreichen Aufträge in den letzten Jahren zu verzeichnen haben, sind sie umstände, ein Dampfermaterial zu liefern, welches bei gleichen Preisen und gleicher Lieferzeit den besten Erzeugnissen der ausländischen Schiffsbauindustrie zum mindesten ebenbürtig ist. Mit dem Bau von Turbinendampfern hat die Reederei bislang noch zurückgehalten, um vorerst abzuwarten, welche Resultate die von anderen Linien mit den Turbinen der verschiedensten Systeme angestellten Versuche, namentlich auf größeren Schiffen ergeben werden. Die transatlantische Flotte der Gesellschaft umfaßt unter Hinzurechnung der im Bau befindlichen Schiffe 40 Doppelschraubendampfer, deren verhältnismäßig große Zahl der Stellung des Norddeutschen Lloyd in dem internationalen Passagiergeschäft entspricht. In nicht allzu ferner Zeit sollen nicht nur auf den nordatlantischen und Mittelmeerlinien sondern auch auf den Reichspostdampferlinien dem Passagierverkehr ausschließlich Doppelschraubendampfer zur Verfügung gestellt werden. Das Durchschnittsalter der Schiffe der Flotte beträgt 6,96 Jahre.

Besonderes Aufsehen erregten im vorigen Jahre in maritimen Kreisen die Versuche mit den *Unterwasser-Glockensignalen*, welche an der amerikanischen Küste zunächst vorgenommen wurden und zu denen der Norddeutsche Lloyd Vertreter entsandt hatte. Auf Grund dieser Berichte ließ die Reederei ihren Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« mit dieser Vorrichtung ausrüsten, welche sich durchaus bewährt hat und voraussichtlich von großer Bedeutung für die Sicherheit der Schifffahrt, namentlich bei unsichtigem Wetter, werden dürfte.

Die Annahme der *Kanalvorlage* seitens des preußischen Landtages hat in weiten Kreisen Deutschlands große Befriedigung hervorgerufen. Das hervorragende Werk gewinnt für den Norddeutschen Lloyd insofern eine besondere Tragweite, als durch den Rhein-Weserkanal ausgedehnte wirtschaftliche Gebiete Deutschlands mit Bremen in enger Verbindung gebracht werden und die dadurch zu erwartende Zunahme des Verkehrs über Bremen sich auch für die Gesellschaft von wertvoller Bedeutung erweisen wird. Sodann dürfte infolge des Kanalbaues auch eine größere Entwicklung der industriellen Tätigkeit im Wesergebiet zu erwarten sein, welche ebenfalls eine weitere Steigerung des Verkehrs über Bremen nach sich ziehen wird. Im Laufe des letzten Jahres ist nun auch mit dem Ausbau des noch rückständigen dritten *Piers in Hoboken* begonnen, womit die Pieranlagen daselbst ihren Abschluß erhalten.

Schließlich werden über die Wohltätigkeitskassen des Lloyds noch Mitteilungen gemacht, wonach die Seemannskasse am Jahreschluß ein Vermögen von 2 632 513 Mk. und bis dahin Zahlungen von insgesamt 3 661 244 Mk. gemacht hatte. Die Witwen- und Waisen-Pensionskasse hat ein Vermögen

von 1 626 111 Mk. und Zahlungen gemacht von 342 456 Mk. Die Elisabeth Wiegand-Stiftung verfügt über ein Vermögen von 283 205 Mk. und zahlte bisher an Unterstützung 94 044 Mk.

### Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen.

Aktienkapital Mk. 20 000 000.

Betriebsüberschuß nach Abschreibungen Mk. 2 037 664 (1 169 761); Dividende Mk. 1 800 000 = 9 pZt. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 6, 6, 8, 14, 7, 14, 8.

Nachdem unter näherer Begründung der Einzelheiten bekannt gegeben ist, daß die Linien der Reederei in ihren Ergebnissen eine langsame Besserung zeigen, wenn auch Konkurrenz zu bekämpfen bleibe, wird der Verkauf von sechs Dampfern mitgeteilt und von dem Verkauf von weiteren sechs Dampfern gesagt, daß er eine sich darbietende und schwerlich sobald wiederkehrende Gelegenheit war. Nach Einstellung aller Neubauten besitzt die Reederei eine Flotte von 48 Seedampfern mit 215 000 Br.-R.-T. Bemerkenswert sind die Bemerkungen der Gesellschaft zur *Suezkanalgebührenfrage*. Es heißt dort:

»Eine unangenehme Überraschung wurde uns und anderen den Suezkanal benutzenden Reedereien seitens der Suezkanal-Gesellschaft bereitet durch veränderte Vermessungsvorschriften, nach welchen unsere Gesellschaft jährlich mit ungefähr 250 000 Mk. größeren Ausgaben betroffen worden wäre. Der Sturm der Entrüstung, der besonders in England gegen diese Maßregel losbrach, veranlaßte die Kanal-Gesellschaft zwar, die neuen Vorschriften dahin zu ändern, daß nur nach dem 1. September 1904 vermessene Dampfer von denselben betroffen werden sollen, aber die einschneidenden Maßnahmen für alle neu erbauten und umzubauenden Dampfer bleiben bestehen. Unsere Handelskammer ist vorstellig geworden, um ein internationales neues Meßverfahren zu erstreben, da das vom Jahre 1873 datierende nicht mehr in den inzwischen sehr veränderten baulichen Einrichtungen moderner Frachtdampfer und den jetzt gestellten sanitären Anforderungen entspricht. Hoffentlich mit Erfolg!«

Wie schwer die Suezkanalgebühren die Schifffahrt belasten, erhellt daraus, daß allein diese Gesellschaft im letzten Jahre nahezu 6 Millionen Franken an Gebühren zahlen mußte. Die *geschäftlichen Aussichten* für die Schifffahrt in 1905 erscheinen zurzeit recht ungewiß. Einerseits der russisch-japanische Krieg mit seinen unberechenbaren Einflüssen, andererseits die Einwirkung der bevorstehenden neuen Handelsverträge auf Handel und Verkehr, welche sich vorläufig nicht abmessen lassen. Möchten der aufstrebenden deutschen Reederei durch eine erschwerte Ein- und Ausfuhr keine Schwierigkeiten entstehen, die ihre weitere günstige Entwicklung hindern!

Der Vermögensstand der Pensionskasse bezieht sich nach der letztjährigen Zuwendung auf 994 003,50 Mk.

### Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg.

Aktienkapital Mk. 12 000 000; Betriebsgewinn Mk. 2 757 068 (2 029 433); Abschreibungen Mk. 1 445 997 (1 255 413); Dividende Mk. 840 000 = 7 pZt. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 6, 5, 12, 12, 10, 10, 8.

Nachdem über die Geschäftslage gesprochen worden ist, wird der Bauauftrag von drei großen und schnellen Schiffen bekannt gegeben und erwähnt, daß zwei dieser Neubauten mit *Kühlanlagen* nach dem in der Australfahrt bewährtesten System versehen werden, damit sich die Reederei an der Beförderung von Äpfeln und anderen leicht verderblichen Waren beteiligen kann. Mit diesen Einrichtungen wird einem tatsächlichen Bedürfnis entsprochen, indem der jetzt vorhandene Kühlraum in Dampfern nach dem Kontinent unzureichend ist, um eine ordentliche Entwicklung des Frachtgeschäfts zu ermöglichen. Es war zuerst die Absicht alle drei Neubauten mit diesen



Kühlanlagen auszustatten. Abgesehen von dem nachteiligen Einfluß, den der Ausstand der westfälischen Kohlenarbeiter auf die Fertigstellung der den deutschen Werften übertragenen Neubauten auszuüben drohte, hat aber ein neues Gesetz des australischen Commonwealth zur Vorsicht gemahnt und ist die dritte Anlage zurückgestellt bis weitere Erfahrung gesammelt ist. Das neue Gesetz, die „Sea Carriage of Goods Act 1904“ legt der Reederei Verpflichtungen auf, die weit über diejenigen der amerikanischen Harter Act hinausgehen, insbesondere ist sie in Bezug auf Beförderung vordorblicher Waren sehr scharf. Wenn nicht eine Abänderung des Gesetzes erfolgt, ist zu befürchten, daß es für das Geschäft von Australien eine schädliche Wirkung ausüben wird. Die See-Berufsgenossenschaft ist im vorigen Jahre mit der Feststellung und Anbringung der Tiefsademarken flott vorgegangen. Wenn auch die deutschen Vorschriften der verschiedenen Bauart der Schiffe besser Rechnung tragen, als die britischen, so beschränkt die neue Ladelinie die Tragfähigkeit unserer Schiffe doch nicht unerheblich. In vielen Fällen sind es mehrere hundert Tons weniger als was unsere Kapitäne nach jahrelanger Erfahrung mit der Seetüchtigkeit vereinbar hielten. Zur Zeit sind fünf Dampfer für anderweitige Beschäftigung vorfrachtet, nämlich drei in Zeitcharter und zwei nach Südwestafrika; alle für Hamburger Rechnung. Unter den Ausgaben fallen diejenigen für kranke Seeleute durch eine außerordentlich große Zunahme auf, rund 28 000 Mk. gegen rund 17 000 Mk. im Vorjahre. Hier ist die Wirkung der neuen Seemannsordnung zu erkennen. Auch die Abgaben an das Reich, in Form von Konsulatsgebühren, haben wieder um 2000 Mk. zugenommen; es ist zu erwarten, daß den auch von anderer Seite gestellten Anträgen entsprochen und der noch auf Thaler und Groschen lautende alte Tarif endlich beseitigt wird. Die Reederei wiederholt nachstehend ihre Äußerungen über diesen Gegenstand aus dem Berichte für 1902: „Angesichts der seit einiger Zeit besonders lebhaften Erörterungen über die Frage der staatlichen Unterstützung der Schifffahrt und der vielen unrichtigen Ansichten im Auslande darüber in Bezug auf Deutschland, erscheint es uns nützlich, hervorzuheben, welche hohe Belastung die Konsulatsgebühren für die deutsche Schifffahrt bilden. Während eines im vorigen Jahre abgeschlossenen Zeitraumes von zwölf Monaten haben wir an Konsulatsgebühren in fremden Häfen Mk. 54 128,50 zu zahlen gehabt. Von diesem Betrage entfallen nur Mk. 1216,70 auf Gebühren für besondere Amtshandlungen, wie An- und Abmusterung von Seeleuten und dergleichen; der Rest ist als reine Abgabe zu betrachten. Englische Schiffe haben derartige Kosten nicht in fremden Häfen; diese deutschen Kosten sind demnach das Gegenteil von »Subvention«. — — »Es ist dringend zu hoffen, daß die Konsulatsgebühren, wenn nicht ganz abgeschafft, so doch wesentlich herabgesetzt werden. Im Interesse der deutschen Reederei, deren Gedeihen für ein großes Deutschland eine Lebensfrage ersten Ranges ist, ist es hohe Zeit, Erleichterungen zu gewähren und nicht mit Belastungen durch Gesetzgebung und See-Berufsgenossenschaft fortzufahren, es dürfte sonst die bisherige Energie und Ausdauer in der Konkurrenz mit dem Auslande erlahmen.«

### Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Aktienkapital Mk. 11 250 000; Betriebsgewinn Mk. 3 337 067 (2 594 400); Abschreibungen Mk. 2 596 563 (2 030 115); Dividende Mk. 900 000 = 8 pZt. Die Dividenden der Vorjahre waren 6, 0, 4, 10, 10, 16, 12.

In ausführlicher Weise wird das Ergebnis der Reederei auf ihren einzelnen Linien geschildert und dabei von den beiden Doppelschraubern »Cap Blanco« und »Cap Ortega« gesagt, daß sich der Reiserverkehr nach dem La Plata nach ihrer Einstellung den Erwartungen entsprechend gehoben habe,

weil die beiden Schiffe sehr rasch die volle Gunst des reisenden Publikums erworben haben. — Indem die Reederei der Entwicklung des Landes Rechnung trug, ersetzte sie in der *pala-yonischen Küstenfahrt* die Dampfer »Rio Gallegos« und »Chubut« durch die größeren Dampfer »Presidente Boca« und »Camarones«, früher »Maceio« und »Taquary«, und stellte einen kleineren Dampfer »Columbus« als Hilfsfahrzeug ein. Nachdem man das Deutsche Kohlendepot Madeira in seinen Wirkungskreis gezogen hat, hat sich die Reederei bei der Gesellschaft beteiligt und mit ihr einen Lieferungsvortrag für diese wichtige Station geschlossen. Mit dem Verkauf der Dampfer »Rosario«, »Amazonas« und »Itaparica« schieden die drei ältesten Dampfer der Gesellschaft aus. Durch Neubauten und durch zwei weitere im Bau befindliche Frachtdampfer verjüngt sich die Flotte, und das Durchschnittsalter der Dampfer unter Berücksichtigung ihres Raumgehaltes stellt sich jetzt auf die niedrige Ziffer von etwa 5½ Jahren.

Über die *Aussichten des Geschäfts* sei es, sagt der Bericht, gegenwärtig besonders schwer etwas zu sagen: »Auf der einen Seite haben wir mit dem gesteigerten Wettbewerb fremder, teilweise unterstützter Schifffahrts-Linien zu rechnen; auf der anderen Seite steht zu erwarten, daß die im Fluß befindlichen Verhandlungen über neue Handels- und Schifffahrts-Vträge auch die Beziehungen Deutschlands zu Brasilien und Argentinien und damit die Interessen unserer Gesellschaft in starkem Maße berühren werden. Wir geben uns vertrauensvoll der Erwartung hin, daß Regierung und Reichstag in verständnisvoller Würdigung der Notwendigkeit einer wachsenden Exporttätigkeit unserer heimischen Industrie einem auf freundschaftlich gerechter Anerkennung der wechselseitigen Bedürfnisse beruhenden Güterausstausche die Wege zu ebnen wissen werden. Damit wäre auch unserer Gesellschaft die Möglichkeit gesund fortschreitender Entwicklung gegeben.«

### Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“, Hamburg.

Aktienkapital Mk. 11 000 000; Betriebsgewinn Mk. 3 212 592 (2 089 227); Abschreibungen Mk. 1 189 114 (1 162 417); Dividende Mk. 1 100 000 = 8 pZt. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 8, 9, 12, 15, 11, 9, 7½.

Über den Einfluß der Bestrebungen der Segelschiffsreeder-Vereinigung auch auf den Dampferfrachtenmarkt wird konstatiert, daß durch, trotz der größten Schwierigkeiten zustande gebrachte Verständigung der Segelschiffsreeder die Frachtraten auf eine bessere und einheitlichere Basis gebracht haben. Dieser letzte Umstand hat auch der Gesellschaft insofern einige Vorteile gebracht, als infolge davon die Raten für Salpeter und andere Bulkartikel, die von der Westküste nach Europa verschifft werden, nicht mehr derart geworfen und desorganisiert worden, wie dies vordem der Fall war. Hierauf wendet sich der Bericht den Verhältnissen zu, wie sie auf den einzelnen Routen der Reederei im letzten Jahre vorgeherrscht haben, und kommt dann auf das Passagegeschäft und auf die Störungen der Frachtfahrt durch *Quarantänemaßregeln* in folgender Weise zu sprechen. Vereinzelt aufgetretene Pestfälle an der Westküste und dadurch hervorgerufene Quarantänemaßregeln haben wiederum störend auf den Betrieb gewirkt und die von verschiedenen Republiken eingeführten Ausriäucherungen mittels des Clayton-Apparates haben vielfach Kosten und Aufenthalt verursacht. Es ist dies um so mehr zu bedauern, da nach der Meinung des Vorstandes dies recht fragwürdigen Ausriäucherungen wenig Zweck haben und in einzelnen Fällen sogar zu Beschädigungen der Ladung führen können. Von Havarien ist die Gesellschaft in diesem Betriebsjahr nicht verschont geblieben; der Dampfer »Abydos« ist im Dezember vorigen Jahres in Osorno-Bay, Magellan-Straße, auf einen Felsen geraten, das Schiff konnte mit Hilfe von Bergern abgebracht werden und hat nach provisorischer Reparatur die Heimreise

fortgesetzt. Leider sind auch in diesem Falle die Forderungen der Berger als recht übertrieben zu bezeichnen, und es dürfte längere Zeit darüber hingehen, bevor diese Angelegenheit ihre Endigung finden wird. Der Dampfer »Totmes« ist zu einem dem Werte entsprechenden Preise verkauft worden, dagegen ist, und zwar wiederum mit der Werft der Herren Blohm & Voß, der Neubau eines Fracht- und Passagierdampfers im Type des »Elabe«, aber mit Doppelschrauben versehen, abgeschlossen. Über die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr glaubt der Vorstand aussprechen zu dürfen, daß, von unvorhergesehenen Ziffern abgesehen, sich wohl hoffen läßt, daß das Erträgnis auch dieses Jahres zufriedenstellend ausfallen dürfte.

### Deutsche Ostafrika-Linie.

Aktienkapital Mk. 10 000 000; Betriebsgewinn Mk. 1 500 552 (1713 650); Abschreibungen Mk. 1 597 096 (1 640 129); Dividende keine. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 0, 2 1/2, 2, 8, 6, 3, 3.

Die Gesellschaft hat, wie der Geschäftsbericht erwähnt, durch Einschränkungen und Verbesserungen in ihrem Fahrplan, soweit es der Subventionsvertrag und das Interesse des Unternehmens zuläßt, so sparsam wie irgend möglich zu wirtschaften gesucht. So lange aber von allen Seiten und allen Nationen mehr als zuviel Dampferräume auf den ost- und südafrikanischen Markt geworfen wird, ist an auskömmliche Frachtsätze und genügenden Umsatz nicht zu denken. Das Geschäft an der Ostküste Afrikas ist für alle die vielen Linien zu klein. Auch hat das deutsche Geschäft nach den von der Gesellschaft befahrenen Gegenden nicht zugenommen, und bei der heutigen Tendenz, wo mehr als bisher jede Nation nur nationale Schifffahrt benutzt, und nichtdeutsche Kolonien sich mehr und mehr auf den Import von ihren Mutterländern beschränken, ja selbst die bisher freihändlerischen Engländer in Südafrika mit Differentialzöllen gegen ausländische Fabrikate vorgehen, kann auch ein deutsches Unternehmen sich in der Hauptsache nur auf nationales Geschäft aufbauen. Von diesem Gesichtspunkte aus ist es außerordentlich erfreulich, daß nunmehr der Bau der Eisenbahn in der deutschen Kolonie von Dar-es-Salaam nach Mpororo in Angriff genommen ist, wodurch sich der deutsche Verkehr dieses Teiles von Afrika mit Europa sicherlich heben wird. Es ist auch die erfreuliche Tatsache zu konstatieren, daß der Export der deutschen Kolonie nach Europa, wenn auch nur wenig, so doch im Zunehmen begriffen ist. Die Verwaltung hofft, daß die deutsche Kolonie mehr und mehr ein Stützpunkt für die Reederei der Gesellschaft in Ostafrika werden wird, und daß es dadurch ermöglicht wird, ihre Stellung an der ganzen Ostküste Afrikas auch ferner im bisherigen Umfange aufrecht zu erhalten. Allerdings wird Südafrika noch lange den Hauptteil der Ladung für die Linie zu stellen haben. Auch in diesem Verkehre ist es dem Unternehmen gelungen, sich ein gutes Quantum deutscher

Ladung für die nächsten Jahre zu sichern. Nachdem gesagt ist, daß der indische Verkehr auch bei Verwendung älterer und kleinerer Schiffe befriedigend gearbeitet hat, wird festgestellt, daß die afrikanische Fahrt, insbesondere das Passagegeschäft, nutzbringend nur mit wirklich großen und schönen Schiffen auszuführen ist. Der Verlust des Dampfers »Kurfürst« im Mai 1904 an der südportugiesischen Küste ist daher ein sehr herber für die Gesellschaft gewesen, denn dieses Schiff hätte sicherlich noch zwei gewinnbringende Reisen im verfloßenen Jahre gemacht. Statt dessen wurde vorläufig der Dampfer »Markgraf« in die Hauptlinie eingestellt. Als Ersatz für den Dampfer »Kurfürst« wurde ein neues Schiff bei Blohm & Voß in Auftrag gegeben. Zu Anfang dieses Jahres hat die Gesellschaft noch ein weiteres Schwesterschiff in Auftrag gegeben. Im neuen Jahre wird sich die Gesellschaft am Kai- und Hafenbetrieb in Dar-es-Salaam zu beteiligen haben, nachdem sie den Bau von Kaisanlagen und Lagerschuppen sowie den Betrieb derselben für gemeinschaftliche Rechnung mit der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommen hat.

### Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo«,

#### Bremen.

Aktienkapital Mk. 7 000 000; Verlustvortrag Mk. 154 264 (283 145); Abschreibungen Mk. 592 279 (520 395); Dividende keine. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 0, 0, 3, 8, 9, 6, 7 pZt.

Die Reederei führt das ungünstige Geschäftsergebnis auf folgende Ursachen zurück. Wenngleich, trotz anhaltend niedriger Frachtraten, die regelmäßigen europäischen Linien noch einen Nutzen abwarfen, so wurde er doch insbesondere durch die Verlustreisen der drei großen Dampfer der Reederei völlig wieder absorbiert. Die seit dem Bestehen der Gesellschaft aufrecht erhaltene Verbindung mit New-Orleans mußte infolge ihrer anhaltend ungünstigen Resultate ganz aufgeben, und die so unfreiwillig beschäftigungslos gewordenen Dampfer waren in der wilden Fahrt zu beschäftigen. Da aber diese keine sichere Basis bietet, so hat die Reederei ihre Dampfer »Louisiana«, »Alabama« und »Florida« zu einem verhältnismäßig günstigen Preise verkauft und als Ersatz der im Vorjahre verlorenen beiden Dampfer von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« für die europäischen Linien die Dampfer »Stolzenfels« und »Gutenfels« angekauft. Sie sind im Dezember 1904 und im Februar 1905 geliefert und haben die Namen »America« und »Europa« erhalten. Schließlich teilt der Bericht mit, daß es der Reederei gelungen sei, ihre übrigen früher in der New-Orleansfahrt beschäftigten Dampfer zu einigmaßen befriedigenden Raten auf längere Zeit zu verchartern. Gegenwärtig sind nahezu alle Dampfer der Reederei lohnend beschäftigt, und sie hofft dadurch den Verlust wieder einzuholen.

(Fortsetzung folgt.)

### Schiffbau.

#### Baumanträge.

Der Aktien-Gesellschaft »Weserr«, Bremerhaven, ist von der Kaiserlichen Marine ein Vermessungsfahrzeug in Auftrag gegeben worden, das sofort nach seiner Vollendung und Erledigung der vorgeschriebenen Probefahrten nach den australischen Gewässern gehen soll, um im deutschen Inselgebiet der Südsee die dort seit vielen Jahren von dem Vermessungsschiff »Möwe« betriebenen Vermessungen fortzusetzen.

#### Stapellänfe.

Der für die Woermann-Linie auf der Werft von H. Stülcken Sohn, Hamburg, im Bau befindliche Schleppdampfer »Okabandis« wurde zu Wasser gelassen. Für die

genannte Linie befindet sich auf derselben Werft ein zweiter Schleppdampfer im Bau, der ebenfalls seiner Vollendung entgegen geht.

Am 15. April lief auf der neuen Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der erste der von der Reedereifirma Rob. M. Sloman jr. in Hamburg der obigen Werft in Auftrag gegebenen beiden Fracht- und Passagierdampfer (Nr. 249) glücklich vom Stapel. Das Schiff, das den Namen »Rom« erhielt, mißt: 284' 0" × 39' 0" × 24' 9"; Tragfähigkeit ca. 2500 T. »Rom« wird nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse 100 A 4 L gebaut.

Am 15. April lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-

Reederei A.-G. Oldenburg i. Gr. neuerbaute Dampfer **Rotterdam** glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 260' 0" × 38' 6" × 26' 9". Tragfähigkeit ca. 3500 t. Eine Dreifach-Expansionsmaschine wird ihm in beladenem Zustande bei 950 Pferdestärken eine Geschwindigkeit von  $9\frac{1}{4}$  bis  $9\frac{1}{2}$  Knoten in der Stunde geben. Das Schiff erhält Räume für 10 Passagiere I. Klasse und wird ca. Mitte Mai d. J. fertig gestellt werden.

#### Probefahrten.

Der auf den **Oderwerken** in Stettin für Rechnung der Stettiner Reederei Robert Köppen erbaute Schraubenfrachtdampfer **Elwine Köppen** legte am 12. d. M. seine Probefahrt mit gutem Ergebnis ab; der Dampfer erreichte eine Fahrgeschwindigkeit von 10 Knoten in der Stunde.

Am 12. April machte der von den Howaldtswerken, Kiel, neuerbaute und für Rostow a./Don bestimmte Doppelschrauben-Korndampfer **Blpidfor** seine kontraktliche Probefahrt, die zur größten Zufriedenheit verlief, so daß das Schiff sofort von der Bestellerin übernommen wurde. Die erreichte Geschwindigkeit betrug reichlich  $10\frac{1}{4}$  Knoten, gegen  $9\frac{1}{4}$ , wie es abgemacht war.

Der von den Howaldtswerken, Kiel, für die Firma Sartori & Berger, Kiel, gebaute Korndampfer **Alexandra** machte am 14. April seine Probefahrt. Das Schiff, das eine Fahrgeschwindigkeit von  $10\frac{1}{4}$  Knoten erreichte, wurde sofort von der Reederei übernommen und unter der No. 75 in ihre Flotte eingereiht.

Der auf der Werft des Bremer Vulkan-Vegesack für Rechnung der Neptun-Gesellschaft erbaute Dampfer **Norons** legte am 15. April von Vegesack nach See eine Probefahrt ab, die in allen Teilen ein zufriedenstellendes Resultat ergab.

Am 17. April machte der von den Howaldtswerken, Kiel, erbaute Doppelschrauben-Korndampfer **Giuseppe P.** seine Probefahrt. Das Schiff hatte zu diesem Zwecke volle Ladung aus Sandballast erhalten und erreichte eine Geschwindigkeit von  $9\frac{1}{4}$  Knoten, einen halben Knoten mehr als kontrahiert.

**Ein neuer Riesenkrahn** beabsichtigt die Werft von Blohm & Voß, Hamburg, für ihren eigenen Betrieb zu bauen. Dieses Hebewerkzeug, das in denkbar handlichster Weise verwendet werden kann, soll eine Leistungsfähigkeit von 150 bis 200 Tonnen erhalten.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Bremer Handelsflotte bestand am 1. Januar 1905 aus 333 Dampfern mit 825 499 Brutto und 500 173 Netto Reg.-Tons, sowie 123 Segelschiffen mit 156 240 Brutto und 145 267 Netto Reg.-Tons, zusammen also 456 Seeschiffen mit 981 739 Brutto und 645 440 Netto Reg.-Tons.

Der Bestand der Oldenburger Handelsflotte war am 1. Januar: 22 Dampfer mit 28 264 Brutto und 17 228 Netto Reg.-Tons, sowie 75 Segelschiffe mit 36 098 Brutto und 34 146 Netto Reg.-Tons, zusammen 97 Seeschiffe mit 64 362 Brutto und 51 374 Netto Reg.-Tons.

Infolge der wiederholt eingetroffenen Meldungen über gesichtete Eisfelder und Eisberge im Nord-

atlantik haben die am New-Yorker Verkehr beteiligten großen Dampfschiffahrtsgesellschaften die Routen südlicher verlegt.

Wie wir erfahren, ist der Oberlehrer an der Hamburger Navigationsschule, Herr Dr. O. Fulst, ein sehr geschätzter Mitarbeiter der **Hansa**, zum Reichsprüfungsinспектор neben Herrn Geh. Rat Dr. Schrader ernannt worden.

### Ausland.

Seit dem Juli 1904, als der Prince of Wales Pier in Dover für den transatlantischen Passagierverkehr durch die Hamburg-Amerika Linie eröffnet wurde, haben bis Ende des Jahres Dover 77 Dampfer der Hamburg-Amerika Linie, der Ostafrika-Linie und der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft angelaufen und insgesamt 3458 Passagiere gelandet und eingenommen. Von der Red Star Line liefen in derselben Zeit Dover 39 Dampfer an und landeten und nahmen an Bord 637 Passagiere.

Die Verlustliste von Lloyds ist für dieses Jahr durch die Eintragung der beiden **verschollenen** englischen Dampfer **Freshfield** und **Dollie** bereits auf 26 gestiegen, gegen 19 Schiffe im ganzen Jahre 1904.

Der Verkehr und die Einnahmen des Suezkanals waren im I. Quartal der Jahre: 1905 1 207 Schiffe, 1904 1 070 und 1903 916; Einnahmen: 1905 31 811 995 f., 1904 29 021 398 f. und 1903 24 915 542 f.

## Vermischtes.

### Rechtweisende und missweisende Kurse und Peilungen.

Die **Nachrichten für Seefahrer** veröffentlichen auf dem Titelblatt der am 15. April herausgegebenen Nr. 15 folgende Bekanntmachung: **„Mit diesem Heft Nr. 15 der „Nachr. für Seefahrer“ beginnend, werden die Angaben über Kompaßrichtungen geändert, und zwar werden künftig die genauen Kurse, Richtungen und Peilungen rechtweisend in Graden von 0° bis 360° und dahinter eingeklammert missweisend in  $\frac{1}{4}$  Strichen angegeben; z. B. Kurs: rw. 45° (mw. NNO  $\frac{1}{4}$  O) oder Peilung: rw. 247,5° (mw. SWzW  $\frac{1}{4}$  W). Die gebrauchte Mißweisung wird in jeder Nachricht angeführt.“** Damit ist, wie wir schon in der vorletzten Nummer erwähnten, einem Teil der Wünsche Rechnung getragen, die einer unserer Herren Mitarbeiter auf S. 161/164 ausgesprochen hat.

**Martin Garlieb Amsinck f.** Die hamburgische Reederei hat durch seinen Tod einen ihrer vornehmsten Repräsentanten verloren, einen Mann von hohem Ansehen weit über Hamburgs Grenzen hinaus. Was der **„alte Amsinck“** den Kapitänen und Offizieren der Hamburg Südamerikanischen Gesellschaft gewesen ist, wie er in jenen Kreisen wegen seiner Rechtlichkeit hochgeehrt wurde, ist allbekannt. Über sein an Arbeit und Erfolgen reiches Leben schreibt die **„Börsenhalle“**: **„Ursprünglich hatte er sich dem Schiffbau gewidmet und leitete eine eigene Werft, auf der eine ganze Reihe vortrefflicher hölzerner Segelschiffe gebaut wurden, bis Anfang der 70er Jahre Eisen und Stahl für den Bau von Seeschiffen das Feld vollständig erobert hatten. Aus dem Erbauer war unterdessen der Reeder geworden, dessen schöne Schiffe die rot und weiß gevierteilte Flagge mit dem großen A in einem und drei grünen Diestelblättern im andern weißen Felde in alle Welt trugen und sich überall des besten Namens und Zutrauens erfreuten.“** In die Reederei-Firma M. G. Amsinck, deren Seniorchef der



Begründer bis zu seinem Tode blieb, traten später als Prokuristen die Herren Arnold Heinr. Amsinck und Martin Garlieb Amsinck ein und führen sie in gleichem Geist und Sinne weiter. Aber keineswegs beschränkte sich das geschäftliche Wirken des Herin Amsinck sen. auf die eigene Reederei, sondern er trat auch in den Verwaltungsrat der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein und wurde bald zum 2. Vorsitzenden gewählt. Dem Verwaltungsrat, der 1897 in den Aufsichtsrat verwandelt wurde, lag lange Jahre die eigentliche Leitung der Gesellschaft ob. Herr Amsinck übernahm die technische Seite, während Herr Carl Lacisz als erster Vorsitzender die kaufmännische Seite des Geschäftes führte. Erst im Jahre 1901 trat Herr Amsinck aus Gesundheitsrücksichten von dieser für die Gesellschaft so außerordentlich bedeutungsvollen Tätigkeit zurück. Der Verstorbenen war der Vater des ersten Direktors der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

**Das Fehlen eines Manntaues** im Schiffsboot hat den Tod eines Mannes verursacht. Das Secamt zu Flensburg, das diesen Unfall untersucht hat, fällt folgenden Spruch: »Der am 20. Januar 1905 erfolgte Tod des Matrosen Ab-Dai ist auf eigene Unvorsichtigkeit zurückzuführen. Es erscheint aber dem Secamt wünschenswert, wenn entsprechend dem § 46 der Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft für Dampfer vom 31. Mai 1902 ein dünnes zum Befestigen der Jollen dienendes Stahldrahttau benutzt wird.«

**Erhebung von Prämien für die im Seefrachtverkehr beförderten Waren in Australien.** Die Vereinbarung der Schiffahrtsgesellschaften in Sydney infolge der Bestimmungen des neuen australischen Gesetzes über den Seefrachtverkehr (Sea Carriage of Goods Act 1904), von dem Werte der verschifften Güter eine Prämie von 6 sh 3 d auf das Hundert zu erheben, hatte das Wollkaufgeschäft zu anfang Januar völlig lahmgelegt. Die Wollkäufer behaupteten nämlich, daß sie diese Prämie ihren Auftraggebern in Europa nicht als Frachtkosten verrechnen könnten, da die Schiffahrtsgesellschaften sie ausdrücklich nicht als Fracht, sondern als Versicherungsprämie erheben. Auf der anderen Seite könne man die Prämie auch nicht als Versicherungsprämie bezahlen, da die zur Verschiffung gelangende Wolle bereits in Europa versichert sei und man daher Gefahr laufe, diese Versicherung teilweise wertlos zu machen, und außerdem auch den Auftraggebern eine doppelte Versicherungsprämie nicht aufgerechnet werden könne. Die Wollkäufer schlugen daher vor, die Prämie mit der Frachtrate zu vereinigen, so daß die Fracht hierdurch erhöht werden würde. Allein die Schiffgesellschaften erklärten ihrerseits dies nicht tun zu können, da die Prämie eben als Versicherung gegen die ihnen durch das erwähnte Gesetz auferlegte Verantwortung gedacht sei. Da eine Einigung nicht zu erzielen war, teilten sämtliche Wollkäufer am 11. Januar d. Js. die Käufe ein, bis eine andere Regelung erzielt sein würde. Dieser Stillstand des Wollgeschäfts wurde natürlich mitten in der Saison, in der an manchen Tagen für 100 000 £ Wolle versteigert und fast ohne Ausnahme unmittelbar nach Europa verschifft wird, allenthalben sehr empfunden. Es herrschte denn auch in allen Geschäftskreisen eine lebhaftete Erregung, und man legte nicht, der Bundesregierung die ganze Schuld für diesen Zustand aufzubürden, da sie in allzu großer Eile ein Gesetz eingeführt habe, das zu mancherlei Stoitigkeiten führe. Nach sechztägigen Verhandlungen ist am 16. Januar dadurch eine fastweilige Lösung erreicht worden, daß die Schiffahrtsgesellschaften sich bereit erklärt haben, die Prämie nicht vor dem 1. April d. J. zu erheben, und zwar von keiner Art von Gütern. Man hat sich hierzu hauptsächlich aus dem Grunde entschlossen, weil eine Anzahl von Verschiffern von Wolle und anderen Gütern für die laufende Saison bereits vor dem

Inkrafttreten des Seefrachtgesetzes Frachtverträge abgeschlossen hatten. Diesen Firmen konnte man daher die Prämie nicht aufrechnen, und sie wären hierdurch vor andern bevorzugt gewesen. Da bis zum 1. April die Wollverkäufe der laufenden Saison beendet sein werden, haben sich die Wollkäufer mit der Entschließung der Schiffahrtsgesellschaften einstweilen zufrieden erklärt, und die Versteigerungen wurden am 17. Januar fortgesetzt.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 17. April. Als Mitglieder wurden die Herren Hansen, Inspektor Thiessen und Kapt. E. Moll aufgenommen. Zur Tagesordnung: »Zweites Toplicht für Dampfer« sprach Herr Schroedter (Wir kommen auf dieses Thema in nächster No. zurück. D. R.) und empfahl folgende Resolution:

»Der Nautische Verein spricht sich für die obligatorische Einführung des zweiten weißen Toplichtes (Kaiserliche Verordnung Art. 2c) für Dampfer von 150 Fuß (45 m) Länge und darüber aus.«

Nachdem dieser Antrag in einer Aussprache von verschiedenen Seiten beleuchtet worden war, fand er die einstimmige Annahme der Versammlung. Der Vorsitzende, Herr F. C. Bramslöw, wies sodann auf die Mitteilung des Vorsitzenden der Institution of Naval Architects hin, wonach in England Mittel zum Bau einer schiffbautechnischen Versuchsanstalt gesammelt sind, in Anbetracht der wirtschaftlichen Depression aber unterlassen worden ist, gegenwärtig an die Munizipalbritischer Schiffahrtskreise weiter zu appellieren. Nachdem dann noch über die im Jahresbericht der Institution erörterte Turbinenfrage gesprochen worden war, ersuchte der Vorsitzende um zahlreiche Beteiligung zum Schlußkommers (29. April) und schloß die Frühjahrsitzungsperiode mit den besten Wünschen für die Mitglieder während der bevorstehenden, bis zum Oktober währenden Ferien.

### Nautischer Verein zu Bremen.

Herr Ingenieur Hermann Wilda hielt unter dem Titel: »Die Dampfturbine als Schiffsmotor« einen sehr beachtenswerten Vortrag; wir werden auf ihn in nächster Nummer zurückkommen.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 13. April abgehaltenen Versammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Ein Mitglied beleuchtete in einer Zuschrift die Postverhältnisse im Hamburger Hafen, in welchem nach den Erfahrungen, die man fast täglich mit seinen Postsachen machen müsse, kaum eine Wendung zum Besseren eingetreten sein dürfte. — Auf der Tagesordnung stand »Führung von zwei Toplichtern für Dampfer.« Auf eine diesbezügliche Anregung von norwegischer Seite hat der Staatssekretär des Innern den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine um seine Ansicht über eine ev. internationale Verpflichtung zur Führung von zwei Toplichtern für Dampfer gefragt. Die Versammlung faßte folgenden Beschluß: »Der Verein befürwortet, das der norwegische Vorschlag, alle Dampfer von mehr als 100 Fuß Länge müssen, wenn sie in Fahrt sind, zwei Toplichter an verschiedenen Masten führen, internationale Vorschrift wird.« — Von einem Mitgliede wurde eine einfache Idee veranschaulicht, wie man ohne besonderen Apparat schnell und übersichtlich den Kurs auf der Karte absetzen kann.

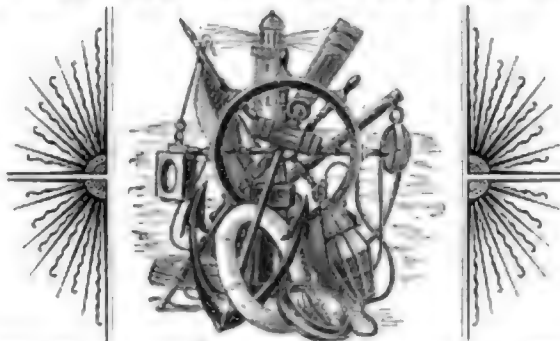
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

### Über die Auslegung eines Feuerschiffes nördlich von Norderney

hat der hamburgische Senat der Bürgerschaft die folgende Mitteilung gemacht:

»Bei dem immer zunehmenden Schiffsverkehr nach der Elbe, Weser und Jade ist in nautischen Kreisen das Bedürfnis nach Auslegung eines Feuerschiffes nördlich von Norderney in steigendem Maße empfunden und sowohl auf dem Verbandstage Deutscher Seeschiffvereine im Jahre 1903 als auch in Eingaben an die beteiligten Behörden geltend gemacht worden. Die Prüfung der Angelegenheit in der Deputation für Handel und Schifffahrt und Besprechungen, welche zunächst zwischen Vertretern der beteiligten preußischen Ressorts und des Reichs-Marine-Amtes unter Hinzuziehung von Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins und des Verbandes Deutscher Seeschiffvereine stattfanden, haben ergeben, daß ein Feuerschiff im Norden von Norderney, wenn es zugleich mit einem kräftigen Nebelsignalapparat ausgerüstet wird, für die vom Kanal kommenden Schiffe bei unsichtigem Wetter die Anseglung der Jade, Weser und Elbe gefahrloser gestalten und die Annäherung an Helgoland noch mehr als bisher vermeidbar machen würde.

Die Regierungen von Preußen, Bremen und Hamburg, deren Schifffahrt dabei interessiert ist, haben die Angelegenheit weiter verfolgt und sich in kommissarischen Verhandlungen über eine gemeinsame Einrichtung und Unterhaltung der neuen Leuchtschiffsstation verständigt. Danach sind zwei Feuerschiffe, ein Haupt- und ein Reserveschiff, in gleicher Ausführung zu beschaffen. Beide sind mit Sirenen zu versehen und müssen Hilfsmaschinen mit einer Schraube zur eigenen Fortbewegung erhalten. Die Kosten beider Schiffe sind auf M 618 400 veranschlagt, dazu kommen die Kosten der für die Versorgung der Schiffe mit Gas in Bremen zu treffenden Einrichtungen, sowie die Kosten für Unvorhergesehenes und Bauleitung mit M 71 600, so daß der zur Einrichtung der Station erforderliche Gesamtaufwand M 690 000 beträgt. Davon übernimmt Preußen die Hälfte, während Bremen und Hamburg je ein Viertel beitragen. In demselben Verhältnis sollen die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten, welche einschließlich der Versicherungsprämien auf M 57 000 veranschlagt sind, geteilt werden. Der Betrieb soll vom bremischen Tonnen- und Bakenamt geführt werden, welchem auch die Besatzung der Schiffe unterstellt wird.

Der Senat hat sich diesen Abmachungen vorbehaltlich der Mitgenehmigung der Bürgerschaft zustimmig erklärt.

Nachdem der von Preußen zu tragende Anteil an den Baukosten im Etat für 1905/06 aufgenommen worden ist, ersucht der Senat die Bürgerschaft, es mitzugenehmigen, daß für die Auslegung eines Feuerschiffes nördlich von Norderney ein Betrag von M 172 500 bewilligt und nachträglich in das Budget des laufenden Jahres, Art. 82, Deputation für Handel und Schifffahrt, eingestellt werde.

Da nur der Verband (und keine andere Körperschaft) die Auslegung dieses Feuerschiffes beantragt hat, hat er alle Ursache, mit dem Senatsantrage zufrieden zu sein und seine Annahme zu empfehlen. Auch darf sich der Verband über das Eingeständnis der Hamburger Deputation für Handel und Schifffahrt freuen, wonach ein Feuerschiff im Norden von Norderney »die Anseglung der Jade, Weser und Elbe gefahrloser gestaltet und die Annäherung an Helgoland noch mehr als bisher vermeidbar machen würde.« Bedauern muß der Verband nur, daß ihm dieser Standpunkt erst im April 1905 und dann durch eine in der Tagespresse veröffentlichte Senatsmitteilung an die Bürgerschaft bekannt wird, hatte sich der Verband doch schon im Jahre 1903 an die Deputation mit einer entsprechenden Eingabe gewandt. Wahrscheinlich bot sich der Deputation aber bisher noch keine Gelegenheit zu einer Antwort.

In Erinnerung darf hierbei gebracht werden, daß Antworten des Königl. preußischen Ministers für Handel und Gewerbe (November 1903), sowie des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes (Oktober 1903) gleich nach ihrer Zustellung an den Verband auf der Verbandsseite veröffentlicht worden.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stöckenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditiousangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern 3 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 17.

Hamburg, den 29. April.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Minimalfrachten. — Obligatorische Einführung eines zweiten Toplichtes für Dampfer. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Auszüge aus den Geschäftsberichten deutscher Reedereien (1904). — Die Dampfturbine als Schiffsmotor. — Schiffbau im I. Quartal 1905. — Hat die Seemannsordnung rückwirkende Kraft? — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Zu dem § 14 Abs. 5 der Schiffsverkehrsverordnung auf der Elbe

Ist hier, weil sein Wortlaut eine zweideutige Auffassung zuläßt, schon zweimal Stellung genommen worden. Leute, die Alles besser wissen, sollen sich darüber gewundert haben. Die Absicht des Gesetzgebers gehe ganz klar hervor: Das Schiff ohne Wegerechtssignal müsse einem Wegerechtsschiff, das ein beabsichtigtes Überholmanöver durch vier kurze Töne anzeigt, aus dem Wege gehen, sofern eine derartige Maßnahme ohne Gefahr möglich ist. — Das ist der Sinn der Bestimmung, wie er auch von uns stets vertreten ist. Tatsächlich räumt aber der letzte Satz dieses Paragraphen — »das Überholen darf erst ausgeführt werden, nachdem das zu überholende Schiff mit dem gleichen Signal geantwortet hat« — dem subjektiven Ermessen einen allzugroßen Raum ein. Das zeigt uns auch der Prozeß, der zur Stellungnahme dieser Streitfrage Anlaß gab. Nachdem die erste Instanz den Führer des Schiffes ohne Wegerechtssignal wegen seines (in Nr. 52 vorigen Jahres näher charakterisierten) Verhaltens in eine Geldstrafe genommen hatte, wurde er nunmehr vom Landgericht kostenlos freigesprochen. Von Einfluß auf dieses Urteil war der Ausspruch des Sachverständigen, der den § 14 Abs. 5 der Verordnung einen »höchst unklaren« nannte. Da einigen anderen Paragraphen der Schiffsverkehrsverordnung der gleiche Vorwurf gemacht wird, werden sich die in Frage kommenden Regierungen als die Autoren der Verordnung über

kurz oder lang zu einer Revision, die von den Elbelotsen für erforderlich gehalten wird, bequemen müssen.

#### Der Bau des Panama-Kanals

macht den Amerikanern weit, weit mehr Sorge, als sie sich es anfänglich gedacht haben. Trotzdem das sog. »Engineering Committee of the Panama Commission« nun schon seit beinahe zwei Jahren an Ort und Stelle ist, Pläne ausdenkt, sie verwirft, um wieder mit neuen Ideen hervorzutreten, sind die präsumtiven Erbauer in bezug auf die Beantwortung der Hauptsache noch keinen Schritt weitergekommen. Noch immer ist die Streitfrage unentschieden: ob ein Schleusenkanal oder ein Seekanal gebaut werden soll. Lesseps war bekanntlich für den Seekanal, für eine ununterbrochene Verbindung beider Ozeane, und er hielt an seinem Plan trotz schwerwiegender Einwände fest. Bedenkt man, daß in Panama ein Flutwechsel bis zu 20 Fuß Platz greift, während sich das Wasserniveau in Colon zwischen Ebbe und Flut kaum mehr als einen Fuß ändert, dann kann man sich ungefähr eine leise Vorstellung von der Strömung machen, die in einer durch nichts gehinderten Wasserstraße zwischen diesen beiden Häfen herrschen muß. Daß dort die Navigierung außerordentlich erschwert würde, ist selbstverständlich. Auf der anderen Seite hat aber auch ein an sich billiger herzustellender Schleusenkanal Nachteile, die dem Ausschuß so groß erscheinen, daß ihrerwegen noch keine definitive



Entscheidung über die Art der Konstruktion des Panama-Kanals erfolgt ist. Es wird befürchtet, daß eine etwaige Verbreiterung der Schleusen, falls eine solche aus irgendwelchen Gründen, beispielsweise bei Verkehrssteigerung, wünschenswert werden sollte, mit unerschwinglichen Kosten verbunden sein würde. In der Zwischenzeit ist ein neues Projekt aufgetaucht. Der Ausschuß befürwortet bei Miraflores den Bau von Doppelschleusen mit Zwischenräumen für Schiffe bis zu 1000 Fuß Länge und 100 Fuß Breite. Ihr Einbau würde die Baukosten von 150 000 000 Dollar auf 235 Millionen erhöhen. Vielleicht ist auch dieser Vorschlag nichts mehr als einer der zahlreichen Pläne, wie sie in den letzten beiden Jahren gefaßt und wieder fallen gelassen wurden. — Auf alle Fälle haben die Amerikaner die Schwierigkeiten, die der Bauausführung jetzt immer von Neuem entgegentreten, unterschätzt. Eine Enttäuschung, die außer ihnen selbst kaum Jemand bedauern wird. Je länger der Zeitpunkt der Kanaleröffnung hinausgeschoben wird, desto entfernter auch der Tag, an dem sich für die Segelschiffahrt entscheiden muß, ob sie als nennenswerter Faktor im Seeverkehrswesen weiter bestehen oder ob sie, den veränderten Verhältnissen angepaßt, zu neuem Leben erwachen wird.

**Über die Berechtigung einer Auszeichnung für seemännische Leistungen** wird uns von geschätzter Seite geschrieben:

»Ich darf wohl annehmen, daß Sie das Heft 3 vom fünfzehnten Band der »Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs« erhalten und in demselben den Spruch des Seeamts zu Bremerhaven vom 20. November 1903, betr. den Seeunfall des Vollschriffs »C. H. Wätjen« von Bremen gelesen haben werden. Die hier gegebene Schilderung hat mich mit größter Bewunderung für den trefflichen Kapitän Diercks sowohl wie für die Mannschaft erfüllt. Das sind doch ganze Männer gewesen! Gern möchte ich wissen, ob diesen in irgend einer Weise eine Auszeichnung zuteil geworden ist. Was hätte es wohl an Orden und

Ehrenzeichen gegeben, wenn es sich um ein Kriegsschiff gehandelt hätte! Ich lege fürwahr nicht viel Gewicht auf dergleichen Äußerlichkeiten, aber ich meine doch, daß, wenn irgend Jemand auf eine öffentliche Auszeichnung einen berechtigten Anspruch geltend machen darf, dies von einem Schiffsführer vom Schlage des braven Diercks mit samt seinem Steuermann und der ganzen Besatzung gegolten hat.«

*Anmerkung der Redaktion.* Der Leser, falls ihm der von unserem Herrn Mitarbeiter erwähnte Spruch nicht bekannt ist, wird sich ungefähr ein Urteil über die Leistungen der heldenmütigen Besatzung dieses Schiffes zu bilden vermögen, wenn er die letzten Absätze der umfangreichen Begründung des Seeamtsspruches (Seeamt Bremerhaven) hört:

»Übereinstimmend mit dem Reichskommissar ist das Seeamt der Ansicht, daß bei diesem Tatbestande von einer Verschulden der Schiffsleitung keine Rede sein kann. Die gewählte Route ist eine regelmäßig von den größeren Schiffen gewählte, die auch die Segelanweisungen zulassen. Das Schiff ist in einen außergewöhnlich heftigen Wirbelwind geraten, die im März gewöhnlich in dortiger Gegend nicht mehr auftreten. Am 4. März hat sich das Schiff einige Stunden in dem Minimum befunden und ist darauf bis zum 7. März wieder von dem Orkan ergriffen und weiter demoliert.

Die Leistungen des Kapitäns, der bis zu seiner Verletzung Tag und Nacht seinen Posten inne gehabt hat, die Leistungen der Steuerleute und Mannschaft, die unermüdlich und unerschrocken gearbeitet haben, verdienen höchste Anerkennung. Nur durch diese sachgemäße Leitung und unermüdliche Arbeit ist es gelungen, das Schiff zu retten und nach der 1200 Seemeilen entfernten Küste von Neu-Guinea zu bringen, ja sogar noch 8 Schiffbrüchige der Hamburger Bark »Edith« zu retten. Die Schalkung der Luken, die hohen eisernen Söll hatten, muß vorzüglich gewesen sein, da sie bei dem Unwetter vollständig dicht blieb. Andernfalls würde das Schiff unrettbar verloren gewesen sein.

Das geschehene Werfen der Ladung war nötig, teils um durch das Petroleum das Überbrechen der See zu hindern, teils später, um das wassernehmende Schiff zu leichtern und höher über Wasser zu bringen.

Es ist mit Freude zu begrüßen, daß kein Mitglied der wackeren Besatzung trotz aller Entbehrungen und Strapazen dauernden Schaden genommen hat.

Nach unseren Erkundigungen ist Niemand der Besatzung durch Orden etc. ausgezeichnet worden.

## Minimalfrachten.

Von B. Huldermann, Hamburg.

Die Minimalraten der Segelschiffs-Union, die in einigen Monaten ihr einjähriges Jubiläum feiern, verzeichnen gerade jetzt einen erfreulichen Erfolg. Von Salpeterhäfen sind jüngst Raten bezahlt worden, die um einige d über die Unionrate hinausgehen, und von San Francisco notiert man für Weizen ca. 1 sh 3 d mehr, als die Unionrate beträgt. Die Ursache für die erstgenannte Steigerung ist allerdings, zum Teil wenigstens, die Lage des Salpetermarktes insofern, als

für nächste Saison mit einer größeren Verschiffungsmenge gerechnet wird, zum andern der Mangel an Tonnage an der Westküste und in Sicht für die nächsten Monate. Aber ebenso wahr ist es auch, daß, wenn nicht die Union dem Rückgang der Raten halt geboten hätte, die nun begonnene Besserung vielleicht bei einem Niveau von 15 sh oder 17 sh begonnen hätte, und somit ist man doch wenigstens der Basis des Verdienens näher geblieben.



und kommt rascher in bessere Zeiten wieder hinein. Die Behauptung, daß nunmehr der Tiefpunkt des Segelschiffs-Frachtenmarktes erreicht gewesen und überschritten sei, trägt trotzdem auch heute noch den Charakter der Prophezeiung; es gehört dazu die Erfüllung einiger weiterer Voraussetzungen. U. a. müssen sich dafür die Hoffnungen erfüllen, die man zurzeit auf die amerikanische Weizenernte zu setzen berechtigt ist, und es muß nicht wieder wie im vorigen Jahre diese Ernte ganz oder größtenteils nach dem fernen Osten exportiert werden; auch wenn in Südafrika endlich der lange ersehnte Aufschwung der Geschäfte beginnen würde, wäre das eine starke Hülfe, und endlich ist eine Fortdauer der günstigen Verhältnisse in Australien erwünscht. Daß diese Voraussetzungen sich erfüllen, dazu ist allerdings mehr oder weniger Aussicht vorhanden und somit auch die Hoffnung berechtigt, daß die Mitglieder der Union, nachdem sie so lange um das Minimum des Verdienstes resp. dessen, was sie zum Leben brauchen, haben kämpfen müssen, nunmehr etwas bessere Ernten in ihre Scheuern bringen. Daß das geschieht, ist sehr wünschenswert, denn die fast ausnahmslos schlechten, dividendenlosen Abschlüsse der Segelschiffsreedereien und der zu Jahresbeginn in der Statistik konstatierte neue Rückgang der Segelschiffsflotte sind nur zu sehr Wasser auf die Mühle der Pessimisten, die glauben, daß in absehbarer Zeit die Flotte der großen Segler auf Schulschiffe sich beschränken wird.

Der Kampf um die Minimalraten, den ein Teil der Dampfschiffsreeder — die in der Holzfahrt von der Ostsee beschäftigten — augenblicklich durchficht, ist augenscheinlich bedeutend schwieriger. Das ist schon dadurch bedingt, daß eine viel größere Zahl von Kontrahenten und von — Outsidern, außerdem eine unendlich viel größere Zahl einzelner Geschäfte in Frage kommt. Es treten aber noch zwei andere wichtige Umstände hinzu. Der eine ist, daß man reichlich spät, erst im Februar, auf der Konferenz in Kopenhagen zur Festsetzung der Minimalraten geschritten ist, als, wie sich immer deutlicher herausstellt, etliche Tonnage bereits aufgenommen war und zwar von Schiffsmaklern, die man seitens der Reeder, anscheinend nur zu sehr mit Recht, als »Spekulanten« bezeichnet. Der zweite Übelstand ist, daß man nur an das Solidaritätsgefühl der Reeder appellierte, sie nur »moralisch« zur Einhaltung der Mindestfrachten verpflichtete, und nicht einmal eine Organisation schuf, die die zur Einhaltung Bereiten umfaßte. Das Verfahren war entgegengesetzt dem der Segelschiffsreeder, diese schufen erst eine Organisation und dann die Raten, während die Kopenhagener Konferenz erst die Raten schuf und die Bildung der Organisation einer zweiten Konferenz im Juni vorbehalten hat. Für die diesjährige Ostsee-Saison käme die Tätigkeit

dieser Organisation nur wenig mehr in Betracht. Als Folge hat sich aus diesem Vorgehen ergeben, daß es an einer frühzeitigen und allseitigen Agitation für die Raten und für die Zwecke der Kopenhagener Konferenz fehlte, daß auch die Berichterstattung über die Fortschritte, die erzielt wurden, manches zu wünschen übrig ließ. So war die Mitwirkung der Presse, so weit sie für Schifffahrtsangelegenheiten in Frage kommt, eine völlig freiwillige und spontane, d. h. eigentlich mitgewirkt und sich wirklich für die Interessen der Schifffahrt in's Zeug gelegt hat überhaupt nur die deutsche Presse an der Wasserkante; selbst die englische verhielt sich einigermaßen reserviert, während die angesehenen Persönlichkeiten, die in England bei der Bewegung mitwirken, wohl leicht einen entsprechenden Einfluß auf die dortigen Organe hätten nehmen können. In Deutschland hat außerdem der Schutzverein Deutscher Reeder in mehreren Rundschreiben an seine Mitglieder sich der Sache angenommen, die zu fördern nach Lage der Dinge, wenn auch vielleicht nicht unbedingt nach den Motiven, die zu seiner Gründung geführt hatten, dieser Verein am berufensten war. Der Schutzverein ist ja gedacht als ein Rechtsschutzverein, aber es fehlt doch in Deutschland an einer Instanz, die für die Reeder die Förderung wirtschaftlicher und geschäftlicher Interessen da in die Hand nehmen kann, wo ein gemeinsames nationales oder internationales Interesse vorhanden ist. Das Fehlen einer solchen Instanz macht sich bei uns namentlich dann fühlbar, wenn es sich um Interessen der Trampschifffahrt handelt, denn die großen Linienreedereien können, wenn sie wollen, eine korporative Vertretung durch die Reedervereine in Hamburg und Bremen finden. Da im Deutschen Nautischen Verein — wie die Debatte über die Schifffahrtsabgaben zeigte — für die Wahrnehmung von Schifffahrtsinteressen, soweit sie einen geschäftlichen Charakter tragen, keine Neigung vorhanden ist, etwas Derartiges auch nicht in die Sphäre des Vereins fällt, so bleibt als Instanz nur der Schutzverein, wenn man, was zweckloser Zerplitterung gleichkäme, nicht eine neue schaffen will. Mit dem unter manchen Gesichtspunkten sehr erfreulichen Aufblühen der Trampreedereien namentlich an den Ostseeplätzen mehrt sich aber auch die Zahl der Fälle, in denen eine korporative Vertretung nützlich oder erforderlich ist, und somit ist die Initiative des Schutzvereins im Falle der Minimalfrachten nur zu begrüßen.

Zu einem Urteil über den Erfolg der Minimalfrachten-Bewegung in der Ostsee selbst ist es meines Erachtens noch zu früh; selbst dann, wenn nur ein Teilerfolg erzielt wird und wenn sich das Resultat namentlich für die Reeder nicht günstig stellt, die getreu ihrem Wort lieber auflegen als

unter Raten fahren. Denn die vorhin erwähnten beiden Umstände können leicht einen vollen Erfolg im Augenblick verhindern, und die Schlussfolgerung, die man daraus ziehen müßte, wäre nur, daß die Zeitfolge des Vorgehens geändert werden muß. Die Grundlage der Bewegung muß die Organisation

sein, auf ihr fußend die Agitation — international und national — und daran sollte sich eventuell die von einzelnen Seiten gewünschte Revision der in Kopenhagen festgesetzten Minimalraten anschließen, außerdem aber auch die Reform der Charterpartien usw., die seit langem als dringlich anerkannt ist.

### Mit der obligatorischen Einführung eines zweiten Toplichtes für Dampfer

beschäftigen sich deutsche, englische und norwegische Schiffsführer- und Schiffsoffizierskreise. Gerade, als wenn sie sich das Versprechen gegeben hätten, gemeinsam in der Angelegenheit vorzugehen, den Eindruck machen die Kundgebungen der Fachleute in den drei Ländern. Diese Vermutung trifft nicht ganz zu, Tatsache ist, daß die hamburgischen Kapitäne zur Erörterung der Frage durch eine in der »Shipping Gazette« bekanntgegebene Stellungnahme der Scottish Shipmasters Association veranlaßt wurden und die im Seeschiffer-Verband inkorporierten Kapitäne und Schiffsoffiziere auf Veranlassung des Reichsamt des Innern durch einen Antrag der norwegischen Kollegen. Hat das zweite Toplicht seit 1897, seitdem es bekanntlich erlaubt ist, wiederholt fachmännischen Körperschaften als Gesprächsstoff gedient, so fiel die Hochflut der Erörterungen doch in die Zeit, als sich die Regierungen der maritimen Staaten mit den 1889er Beschlüssen der Washingtoner Konferenz beschäftigten, als die Frage zur Beantwortung stand: ob überhaupt auch nur die fakultative Einführung eines zweiten Toplichtes als »Rango Light« zu empfehlen sei. Das war am Anfang der neunziger Jahre vorigen Jahrhunderts. Aus dieser Zeit sind mehrere Kundgebungen recht bemerkenswert und sie verdienen aus der Vergessenheit hervorgeholt zu werden. Wenn nicht aus anderen Gründen, dann schon zu dem Zweck, um den vorausschauenden Blick der Autoren des Art. 2e zu kennzeichnen. Die unendlichen »Für« und »Wider«, die sich damals in allen nautischen Kreisen geltend machten, erforderten ein scharfes, sachkundiges Auge, um aus der Unzahl von Vorschlägen über Richtungslichter dasjenige heraus zu finden, das sich seit seiner Einführung so vorzüglich bewährt hat. Wie richtig die Washingtoner Konferenz oder präziser ausgedrückt das »Committee on Lights« das zweite Toplicht schon im Jahre 1889 bewertete, geht aus der damals abgegebenen nachstehenden Begründung zu Art. 2e hervor:

»Diese Bestimmung ist aufgenommen, um der von vielen Seiten als notwendig bezeichneten Forderung Rechnung zu tragen, daß die Kursrichtung und die Kursänderung eines in Sicht befindlichen Fahrzeuges besser als bei dem bestehenden Lichtersystem kenntlich gemacht werde. Die Führung eines zweiten weißen Top-

lichts für in Fahrt befindliche Dampffahrzeuge obligatorisch zu machen, erscheint zur Zeit nicht ratsam, da es an genügender Erfahrung über die Zweckmäßigkeit einer solchen Lichterführung fehlt. Dagegen kann die Führung eines solchen zweiten Toplichtes unter den erforderlichen Beschränkungen unbedenklich gestattet werden; hierdurch bietet sich Gelegenheit, die Zweckmäßigkeit der Einrichtung zu erproben.

Nehmen wir diese Äußerung zum Ausgangspunkt weiterer Bemerkungen, dann darf zunächst gesagt werden, daß Erfahrungen, wie sie in der Kundgebung aus dem Jahre 1889 als notwendig gefordert werden, um ein Urteil über die obligatorische Einführung fällen zu können, bis zur Gegenwart gesammelt worden sind. Und zu welchem Ergebnis führten sie? Die eingangs aufgezählten Fachkörperschaften haben es mitgeteilt. Sie befürworten alle die obligatorische Einführung, nur mit der unterschiedlichen Auffassung, daß die englischen Kapitäne die Führung des zweiten Toplichtes überall dort, wo heute das erste (Art. 2a) vorgeschrieben ist, also allen Dampfern zur Pflicht machen, während die norwegischen Kapitäne Dampfer unter hundert Fuß Länge von dieser Verpflichtung entlasten wollen. Von dritter Seite wird die Mindestgrenze bei Dampfern von 150 Fuß Länge festgesetzt, also bei derselben Schiffslänge, für die ein zweites Ankerlicht (Art. 11) vorgeschrieben ist.

Geht man von der Annahme aus, daß die Führung von zwei Toplichtern das Vorhandensein von zwei Masten voraussetzt, dann wird die Verpflichtung zum Führen von zwei Lampen, generell auf alle Dampfer ausgedehnt, Härten im Gefolge haben, von denen besonders Seeschleppdampfer getroffen werden. Nicht ganz so einschneidend aber doch noch empfindlich genug würde die Verpflichtung zum Führen des zweiten Toplichtes bei einer Mindestgrenze der Dampfer von 100 Fuss Länge sein. Ein Blick in das Generalregister von Bureau Veritas zeigt uns noch viele einmastige Dampfer mit dieser Länge. Ihre Anzahl würde aber bei der Verlegung der Mindestgrenze auf 150 Fuss Länge auf eine nicht mehr erwähnenswerte Ziffer sinken. Seeschleppdampfer kommen dann überhaupt nicht mehr in Frage, und die obligatorische Einführung des zweiten Toplichtes wäre wohl nur für solche Fahrzeuge mit Umständlichkeiten verbunden.



die, wie die Manchester Kanal-Fahrer, mit Rücksicht auf ihre Fahrt unter Brücken statt Masten stumpfartige Pfähle haben; mithin für solche Dampfer, deren Masten nicht hoch genug sind, um das zweite Toplicht in der im Art. 2 vorgeschriebenen Höhe (10,5 m mindestens) führen zu können. Dieser wenigen Fahrzeuge wegen darf aber nicht von der Befürwortung einer Maßnahme abgesehen werden, die, wie alle Sachverständigen übereinstimmend erklären, ein hervorragendes Mittel ist, in unsichtigem Wetter die Fahrtrichtung eines Dampfers schnell auszumachen. Dabei läßt sich die Kürze des hinteren Mastes jener Dampfer durch Anbringen einer an Gewicht leichten und deshalb nicht kostspieligen Stange besseitigen.

Wie nun aber die Erfahrung gelehrt hat, genügt die Forderung an sich nach einem zweiten Toplicht

nicht; ebensowichtig ist, wenigstens für lange Schiffe mit nur zwei Masten, eine Bestimmung, die die senkrechte und horizontale Entfernung beider Toplichter durch eine Verhältniszahl regelt. Vier und einen halben Meter Höhenunterschied mag in der Regel genügen; bei Schiffen, beispielsweise von der Länge des Schnelldampfers »Auguste Victoria« mit nur zwei Masten ist er unzureichend. Dem Beobachter scheinen hier beide Lichter in einer Horizontalebene, wenn nicht gar, falls das Schiff etwas im Gatt liegt, das hintere Toplicht niedriger als das vordere erscheint. Gewiss, Art. 2 e hindert Niemand, den Höhenunterschied zu vergrößern, soll er doch nur geringer als die horizontale Entfernung zwischen beiden Lichtern sein, erwünscht ist es aber doch, die Praxis hat es gelehrt, daß die Verordnung etwas näher auf diesen Punkt eingeht.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Stevers.

5. *Polizenklausel*: „Zu regulieren wie Lloyds in London“.

Auf das Kasko des Dampfschiffes »Emil Berenz« war zum Teil bei Lloyds in London, zum Teil bei verschiedenen deutschen Versicherungsgesellschaften Versicherung genommen. Der Dampfer war auf der Reise von Danzig nach Gloucester in der Nähe von Zoppot gesunken. Eine Danziger Bergungsgesellschaft hatte sich im Auftrage der Beteiligten um die Bergung bemüht, die Rettungsversuche dann aber als aussichtslos aufgegeben. Infolgedessen vergüteten Lloyds den auf ihre Zeichnung fallenden Anteil der Versicherungssumme als Totalschaden. Die deutschen Gesellschaften aber erkannten die gleiche Verpflichtung nicht an, unternahmen vielmehr auf ihre Kosten neue Rettungsversuche, die sie einer ausländischen Bergungsgesellschaft auftrugen. Diese Versuche führten nach drei Monaten zu dem Erfolge, daß der Dampfer gehoben und in den Danziger Hafen gebracht wurde. Die Assekuradeure stellten dem Reeder das Schiff zur Verfügung und forderten ihn auf, es reparieren zu lassen. Der Reeder weigerte sich dessen und belangte die Versicherer auf Zahlung der vollen von ihnen gezeichneten Versicherungssumme, indem er sich auf folgende Klausel der Polize stützte:

»Im Übrigen valediert diese Versicherung zu denselben Bedingungen, zu denen ein Teil des Kaskos bei Lloyds in London gedeckt ist und verpflichten sich demgemäß die Versicherer, etwaige Havarien in gleicher Weise zu regulieren, wie Lloyds in London den dort gedeckten Teil des Kaskos reguliert haben.«

Die Assekuradeure bestritten, daß sich diese Klausel auf den Fall eines Totalverlustes beziehe,

und machten weiter geltend, daß es nicht auf das tatsächliche Handeln von Lloyds ankomme, sondern darauf, ob für diesen Versicherer eine rechtliche Verpflichtung bestanden habe, einen Totalschaden anzuerkennen, was sie bestritten.

Diese Verteidigung hatte keinen Erfolg, vielmehr wurde in allen Instanzen der Standpunkt des Klägers gebilligt.

Haverei (Havarie) bedeutet die durch Unfälle während der Seereise entstehenden Verluste, welche über die regelmäßigen Kosten und Schäden der Schifffahrt hinausgehen. Der Gegensatz: große Haverei und besondere Haverei scheidet diejenigen Schäden, welche die Reiseinteressenten gemeinschaftlich zu tragen haben, von denjenigen Schäden, die von den betreffenden Interessenten selbst zu tragen sind. Während dort vorausgesetzt wird, daß sowohl das Schiff, als auch die Ladung und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teilweise gerettet worden ist (§ 703 H. G. B.), schließen die besondere Haverei den gänzlichen Verlust nicht aus (§§ 704, 705 H. G. B.). Es ist nicht anzunehmen, daß dem Begriffe Haverei und seinen beiden Arten im Verhältnis zwischen Versicherer und Versicherten eine andere Bedeutung innewohnt. Wenn daher in der Polize besondere Bestimmungen für die Fälle der besonderen und der großen Haverei getroffen sind und im Anschlusse daran gesagt wird:

»Im übrigen . . . verpflichten sich . . . die Versicherer, etwaige Havereien in gleicher Weise zu regulieren, wie Lloyds —«

so fehlt jeder Grund, diese Bestimmung dahin zu verstehen, daß Totalverlust unter »etwaige Havereien« nicht habe begriffen werden sollen.

Die Worte der Klausel aber

» . . . und verpflichten sich demgemäß, etwaige Havereien in gleicher Weise zu regulieren, wie Lloyds . . . reguliert haben«

weisen mit Schärfe darauf hin, daß das tatsächliche Handeln von Lloyds für die Beklagten maßgebend sein sollte. Es ist dies um so mehr anzunehmen, als diese Fassung an die Stelle der früher gebräuchlichen, eine abweichende Auslegung zulassenden Fassung: »zu regulieren, wie Lloyds« getreten ist und bei ihrem klaren und deutlichen Wortlaut nur dann in einem davon verschiedenen Sinne ausgelegt werden dürfte, wenn zwingende Gründe

vorhanden wären, die hier in keiner Weise ersichtlich sind. Die Berufung der Beklagten auf §§ 317—319 B. G. B. geht fehl. Die Beklagten haben nicht die Bestimmung ihrer Leistung einem Dritten überlassen, sondern sich verpflichtet, in gleicher Weise zu leisten, wie Lloyds ihre eigene Schuld erfüllt haben. Die Leistung dieser sollte objektiv den Maßstab für die Erfüllung der Verpflichtung der Beklagten haben. Die Anfechtung wegen Irrtums aus § 318 Abs. 2 B. G. B. versagt daher.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 27. Februar in Sachen Nordd. Vers.-Gesellsch. & Gen. :/; Rodenacker. Rep. I. 115/04.

## Auszüge aus den Geschäftsberichten deutscher Reedereien (1904).

### Dampfschiffreederei „Union“, Aktien-Gesellschaft, Hamburg.

Aktienkapital Mk. 6 000 000; Betriebsgewinn Mk. 528 148 (282 736); Abschreibungen Mk. 372 652 (167 459); Dividende keine. Im vorigen Jahre wurde keine Dividende gegeben, da die Reederei bekanntlich erst am 1. Juli 1903 ihre Tätigkeit begann.

Die Voraussetzung, die zur Gründung der Reederei führte, hat sich bisher nicht erfüllt. Es wurde gehofft, durch den kombinierten Betrieb von Dampfern in Reihenfahrt und solcher in freier Frachtfahrt einen besseren Ausgleich für die häufig wechselnde Konjunktur auf den verschiedenen Verkehrsgebieten zu finden. In Ansehung der seit mehreren Jahren obwaltenden Depression des Frachtenmarktes im allgemeinen suchte die Reederei daher in jetziger Zeit ihren Stützpunkt vornehmlich in den regelmäßigen Linien; eine irrthümliche Auffassung, da die Dampfer in Reihenfahrt, mit Ausnahme der Hamburg-New-York-Linie, noch schlechter gearbeitet haben, als die in freier Frachtfahrt beschäftigten. In der allgemeinen Frachtfahrt liegen die Verhältnisse genau so ungünstig wie vor zwölf Monaten; überhaupt bewegten sich die Raten in fast allen Verkehren auf demselben niedrigen Stande wie in 1903. — Lediglich in der ostasiatischen Küstenfahrt sind bessere, teils sogar gute Frachten bezahlt worden. — Die in der europäischen Frachtschiffahrt beschäftigten Dampfer haben dagegen nur mit geringem Gewinn abgeschlossen, trotzdem sie häufig längere Zeit in Zeitcharter in Linien beschäftigt waren. Auch hierfür waren aber die Raten außerordentlich niedrig und das Angebot manchmal geradezu erdrückend.

### Deutsche Levante-Linie, Hamburg.

Aktienkapital Mk. 6 000 000; Betriebsgewinn Mk. 903 259 (717 887); Abschreibungen Mk. 637 642 (508 112); Dividende keine. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 0, 3, 6%, 10, 7, 9, 6.

Nachdem einleitend ausgesprochen ist, daß das Ergebnis des letzten Jahres wesentlich besser, als das des Vorjahres gewesen sei — höhere Gewinnziffer, stärkere Abschreibungen und Reserven — wird festgestellt, daß im allgemeinen eine *Besserung des Reedereigeschäftes nicht eingetreten* sei. Wohl sind infolge des russisch-japanischen Krieges die Raten für Küstenfahrten in Ostasien in die Höhe gegangen und sind eine Anzahl Dampfer, die sich für Kriegszwecke oder Truppentransporte eigneten, an die kriegsführenden Parteien verkauft worden. Einen Eindruck auf den allgemeinen Frachtenmarkt hat dies aber nicht auszuüben vermocht; im Gegenteil, in verschiedenen Fahrten sind die Raten noch weiter heruntergegangen. Wo sich eine Besserung zeigte, ging sie meist sofort wieder

durch übermäßiges Angebot von Tonnage verloren, ein erneuter Beweis, daß das richtige Verhältnis zwischen letzterem und der Nachfrage fehlt. Unter diesen Umständen ist es wenig verständlich, warum seit Mitte vorigen Jahres eine erneut gesteigerte Bautätigkeit für in freier Frachtfahrt zu beschäftigende Schiffe eingesetzt hat. Im Bestand der Flotte (30 Schiffe) ist nur insofern eine Änderung eingetreten, als der Dampfer „*Paros*“, der mit Kaufmannsgütern für die Wladivostok-Niederlassung einer hamburgischen Firma unterwegs war, von den Japanern wegen Verdachtes der Kriegskonterbande *beschlagnahmt* worden ist. Das Prisengericht wird über den Fall zu entscheiden haben; da die Charter durchaus bona fide geschlossen, auch die Option der Löschung in einem neutralen Hafen vorgesehen war, der Dampfer ferner keinerlei Munition oder derartiges an Bord hatte, hofft die Reederei das Schiff wieder frei zu bekommen. Der Personenverkehr war infolge der verschiedenen Konkurrenzunternehmen geringer als im Vorjahre, zeigt aber in diesem Jahre ein besseres Bild. Auch im Vorjahre blieb die Reederei von jeglicher nennenswerter Havarie verschont. Der Bericht erwähnt zum Schluß den Bezug des eigenen Verwaltungsgebäudes und schließlich die mit der neuen *Orient-Bank* abgeschlossene Interessengemeinschaft. Von diesem Schritt wird erwartet, daß das neue Bankunternehmen, das außer in Hamburg Niederlassungen in Athen, Konstantinopel, Smyrna, Salonik und Alexandrien errichtet hat und über Agenturen an allen Levantehäfen verfügt, namentlich zur Belebung des heimkehrenden Warenaverkehrs beitragen und der Reederei regelmäßiges und vermehrtes Ladungsangebot zuführen werde.

### Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen.

Aktienkapital Mk. 3 500 000; Reingewinn Mk. 221 900 (228 862); Abschreibungen Mk. 426 013 (413 880); Dividende Mk. 175 000 = 5 pZt. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 5, 5, 7, 12, 9, 12, 10.

Das verflossene Geschäftsjahr ist für die Gesellschaft wenig befriedigend gewesen, denn der Stand des Frachtenmarktes war noch ungünstiger als im Jahre 1903; auch machte sich der niedrige Wasserstand des Rheins empfindlich geltend. Die Dampfer „*Leda*“ und „*Vulcan*“ kamen rechtzeitig zur Ablieferung und sind zur Zufriedenheit ausgefallen. In der Hamburg-Riga-Fahrt wurde der Reederei seit einiger Zeit durch eine Hamburger Reederei Konkurrenz gemacht; da diese in Liquidation trat, wurden zwei ihrer Dampfer zur Beseitigung der Konkurrenz angekauft; sie erhielten die Namen „*Aeolus*“ und „*Cupido*“. Um den übrigen Tourfahrten eine noch größere Regelmäßigkeit geben zu können, erwies die Anschaffung neuer Dampfer sich als notwendig. Es wurden vier Dampfer kon-

trahiert, von denen einer im August v. J. in Fahrt trat und zwei im April vom Stapel liefen. Die Aussichten für das gegenwärtige Jahr sind wenig befriedigend, und wir befürchten, daß die langersehnte Besserung im Reedereigeschäft auch im gegenwärtigen Jahre noch nicht eintreten wird.

### **Neue Dampfer-Kompagnie, Stettin.**

Aktienkapital Mk. 2 500 000; Betriebsgewinn Mk. 129 661 (203 162); Abschreibungen Mk. 61 500 (86 500); Dividende keine. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 1, 0, 0, 8.

Der größere Teil der Flotte wurde in fester Fahrt zwischen Stettin und anderen deutschen, russischen, schwedischen und holländischen Häfen beschäftigt, der kleinere in freier Fahrt in der Ost-, Nordsee und Mittelmeer. Die von der Reederei in den letzten Jahren erhobenen Klagen über den niedrigen Stand der Frachten worden wiederholt, da keine Besserung in den Raten eingetreten ist, diese vielmehr zum Teil noch weiter heruntergegangen sind. Besonders hat die Reederei unter der *Einwirkung des russisch-japanischen Krieges* zu leiden gehabt, weil der Export nach Rußland dadurch sehr erheblich zurückgegangen ist, und nicht minder durch die überaus schlechten Wasserverhältnisse auf der oberen Oder, durch welche erhebliche Wassertransporte von Oberschlesien, namentlich nach England, verloren gingen. Die überaus schweren und anhaltenden Stürme, welche im November und Dezember herrschten, haben insofern störend auf das Geschäft eingewirkt, als die Schiffe oft tagelang nicht aus den Häfen ausreisp. in dieselben einlaufen konnten und die Reisen oft die doppelte Zeit währten.

### **Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, Oldenburg.**

Aktienkapital Mk. 2 100 000; Betriebsgewinn mit Abzug der nicht näher gekennzeichneten Abschreibungen Mk. 417 824 (298 816); Dividende Mk. 252 000 = 12 pZt. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 8, 12, 12, 15, 20, 16, 15.

Der Umfang des Verkehrs in den festen Linien von Hamburg, Bremen, Rotterdam und Riga nach Portugal und von Hamburg und Antwerpen nach Marokko ist im wesentlichen unverändert geblieben. Der *Marokko-Verkehr* hat unter den politischen Wirren etwas gelitten, besonders dadurch, daß unsere Dampfer infolge des durchaus unzulänglichen Leichterdienstes der marokkanischen Regierung sehr langen Aufenthalt hatten. Die Reederei hofft bestimmt, daß die Reichsregierung dem deutschen Handel in Marokko, welcher viel umfangreicher ist als der französische, in Zukunft vollen Schutz angedeihen lassen wird. Ein Teil unserer Dampfer ist in freier Fahrt beschäftigt gewesen und hat auch dabei befriedigende Resultate erzielt. Im Januar d. J. ist Dampfer »Lisboa« in der Nähe von Lissabon durch Strandung total verloren gegangen. Als Ersatz bestellte die Reederei bei den Howaldtswerken in Kiel einen Dampfer von etwa 3300 T. Tragfähigkeit, welcher Ende Juli geliefert werden soll. Zuwachs erhielt die Flotte in diesem Jahre im Februar durch den Dampfer »Saffi« von etwa 1900 T. Tragfähigkeit und im April durch den gleich großen Dampfer »Mogador«. Ferner baut die Reederei in Lübeck einen Dampfer von 3500 T. Tragfähigkeit, so daß die Flotte sich im Laufe dieses Jahres wieder erheblich vergrößern wird.

### **Reederei A.-G. von 1896, Hamburg.**

Aktienkapital Mk. 2 000 000; Betriebsgewinn Mk. 74 065 (36 454); Abschreibungen Mk. 40 000 (22 310); Dividende keine. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 0, 0, 3, 8, 8, 7 $\frac{1}{2}$ , 6 $\frac{1}{2}$ .

Der Bericht erwähnt zunächst das Zustandekommen der »International Union of sailingshipowners«, ihren Zweck und ihre voraussichtliche Bedeutung, um dann mitzuteilen, daß der Vereinigung nahezu 90 pZt. aller englischen, deutschen und

französischen Segelschiffsreeder beigetreten ist und es bleibt zu bedauern, daß der draußen stehende Teil sich noch nicht zum Beitritt bereit gefunden hat, da der Erfolg der Bestrebungen durch die Gesamtheit der Tonnage, ein noch intensiverer sein würde. Immerhin hat die Union in den Fahrten, für welche Minimalsätze normiert wurden, das Fallen der Raten unter diese Sätze bereits mit vielem Erfolg verhindert, wenn die allgemeine Lage es leider auch nur in wenigen Fällen ermöglichte die Raten über die Minimalsätze hinaus zu bringen. Veranlaßt durch die trostlose Lage der Frachten an der Westküste Amerikas, sah sich die Reederei gezwungen, weite Ballastversiegelungen zu machen, wodurch die Schiffe naturgemäß längere Zeit außer Verdienst kamen. Die Aussichten für das neue Jahr sind leider noch immer unbefriedigend. Die Reederei hat allerdings durch rechtzeitige Abschlüsse ihre Schiffe zum Teil bereits zu nicht unwesentlich günstigeren Raten befrachtet, als im verflossenen Jahre besegelt werden konnten; es fehlt aber leider noch an allen Anzeichen, die zur Hoffnung auf eine durchgreifende Besserung im Reederei-Geschäft berechtigen.

### **Reederei „Visurgis“ A.-G., Bremen.**

Aktienkapital Mk. 1 950 000; Betriebsverlust Mk. 46 836 (Betriebsgewinn in 1903 Mk. 70 599); Dividenden keine. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 0, 4, 8, 9.

Zu dem schlechten Resultat haben laut Bericht nicht nur die niedrigen Frachten, sondern auch die unverhältnismäßig große Anzahl von Havarien beigetragen, darunter zwei schwere Schiffsbrände, wodurch auch das Assekuranzkonto stark in Mitleidenschaft gezogen ist. *Trotz der Festlegung von Minimalraten* durch die Union gelang es nicht, einigermaßen kostendeckende Abschlüsse zu machen. Namentlich in der Getreidefabrik vom Nord-Pacific herrschten abnorme Zustände, die auch noch nicht gehoben sind. Teils durch geringere Ernten und Spekulationen, teils durch den Krieg ist der Getreideexport von dort nach Europa vollständig lahmgelegt. Mehrere Schiffe der Reederei haben dort monatelang still gelegen, da es zeitweilig absolut unmöglich war, Frachten zu bekommen. Die Aussichten für die neue Saison sind von jenen Häfen etwas besser geworden, da größere Ernten in Aussicht stehen und verhältnismäßig wenig Räume dahin unterwegs ist.

### **Dampfschiffahrts-Gesellschafts**

#### **„Trlton“ A.-G., Bremen.**

Aktienkapital Mk. 1 800 000; Betriebsgewinn Mk. 136 306 (110 153); Abschreibungen Mk. 110 035 (?); Dividende keine. Die Dividenden der letzten Jahre waren: 0, 0, 7, 8 $\frac{1}{2}$ , 5.

Die Reederei führt das ungünstige Ergebnis auf den andauernden Tiefstand im Frachtenmarkt, auf den langen Aufenthalt vieler ihrer Dampfer in Lösch- und Ladeplätzen und auf zwei größere Havarien zurück. Die Mitte Februar in *Kopenhagen abgehaltene Reedereikonferenz* zur Vereinbarung von *Minimalfrachten* wird anerkennend hervorgehoben. Es liegen nach dem Bericht bereits Beweise vor, daß die Verhandlungen nicht ohne praktischen Erfolg sein werden. Auch sollen die Holzläger in England und Frankreich sehr klein sein, kleiner als in früheren Jahren, und da bisher weniger Frachtabschlüsse zu stande gekommen sind, so wird dies ebenfalls das gewiß berechtigte Bestreben der Reeder nicht wenig unterstützen. Im Laufe des Juni wird eine zweite Konferenz tagen, um über Charterbedingungen zu beraten, da in den letzten Jahren hierin ganz außerordentliche Verschlechterungen eingetreten sind. Es besteht demnach die Ansicht, daß ein gesunder und besserer Stand des Frachtenmarkts und zugleich ein engerer Zusammenschluß der an der Fahrt nach der Ost- und Nordsee sowie dem Weißen Meer beteiligten Reedereien zu erwarten ist.



## Die Dampfturbine als Schiffsmotor.\*)

Die Dampfturbine steht heute im Vordergrund einer gewaltigen Bewegung, wie sie in der Geschichte des Maschinenwesens wohl nur vereinzelt vorkommt, eine Bewegung, hervorgerufen durch den Wettbewerb, der um ihre mehr als hundertjährige Herrschaft kämpfenden Dampfmaschine mit den Verbrennungsmaschinen. Käme die Ausnutzung der aufgewendeten Wärme der Kohle allein in Betracht, so wäre der Wettbewerb wohl bereits zu gunsten der Explosionsmotoren entschieden, indem diese heute rund ein Drittel, die Dampfmaschinen bei ihrem besten und größten Ausführungen nur etwa ein Sechstel der Wärme in Arbeit umsetzen. Da aber nicht die Wärmeausnutzung allein, sondern in höherem Maße die Eigenschaften der Maschine und vor allem der Preis der zu erzeugenden Wärme ins Gewicht fallen, so steht die Dampfmaschine seit dem Erscheinen der Dampfturbine am Beginne eines gewaltigen Siegeszuges, der sich nicht nur auf das Gebiet der elektrischen Kraftübertragung und Beleuchtung erstreckt, sondern vielleicht eine völlige Umgestaltung der heutigen Betriebsverhältnisse überhaupt zur Folge haben kann. Und doch stellt die Dampfturbine die älteste Form der Gewinnung von Arbeit aus dem Dampf dar, da schon Hero von Alexandrien, 200 Jahre vor Christi, die Strömung des Dampfes zur Erzeugung von Bewegung benutzte.

Während in der Kolbendampfmaschine das dem treibenden Dampf innewohnende Arbeitsvermögen durch den von ihm ausgeübten Expansionsdruck zur Überwindung äußerer Widerstände ausgenutzt wird, kommt in der Dampfturbine die Strömungsarbeit des Dampfes zur Ausnutzung, indem dem Dampf durch geeignete Vorrichtungen, Düsen, der ganze Druck oder ein Teil durch Ausdehnung entzogen und in Geschwindigkeit umgesetzt wird, durch die sich genau derselbe äußere Widerstand überwinden läßt, wie es bei der Ausnutzung des Druckes möglich wäre.

Alle vorhandenen Turbinensysteme arbeiten nach demselben Prinzip, indem die aufgewendete Wärme zur Erzeugung von Dampfgeschwindigkeit und diese durch ein umlaufendes Rad mit Schaufeln in äußere Arbeit, z. B. zum Antrieb eines Schiffspropellers verwendet wird. Der Unterschied ihrer Wirkungsweise liegt lediglich darin, ob die Umwandlung des Drucks in Geschwindigkeit ganz oder teilweise vor dem Eintritt in die Turbine erfolgt, oder ob sie ganz oder teilweise in die Turbine selbst verlegt ist.

Bei den hohen Dampfgeschwindigkeiten, die sich erzielen lassen, 1200 m in der Sekunde und mehr, müßte man, um die Energie des Dampfes wirtschaftlich ausnutzen zu können, sehr hohe Radgeschwindigkeiten verwenden, praktische Schwierigkeiten aber, übermäßige Materialbeanspruchung durch die auftretenden Fliehkräfte usw. lassen die direkte Verwendung so hoher Umdrehungszahlen zum Antrieb von Maschinen als aussichtslos erscheinen.

Man ist daher gezwungen, die Umdrehungszahlen zu vermindern, was sich durch Anordnung von Rädervorgelegen (System de Laval) erreichen läßt, außerdem dadurch, daß man die Geschwindigkeit des Dampfes nicht in einem, sondern nach einander in mehreren Rädern auf derselben Welle verarbeitet, so daß jedes Rad nur einen Teil der Dampfgeschwindigkeit ausnutzt, und dadurch, daß man den Druck des Dampfes nicht auf einmal, sondern ebenfalls in stufenweise mehreren Rädern in Geschwindigkeit umsetzt.

(Die nach diesen Grundsätzen arbeitenden Turbinensysteme von Laval, Zölly, Rateau, Cartis, der allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Parsons usw. wurden an Lichtbildern vorgeführt und ihre Arbeitsweise gezeigt.)

\*) Vortrag von Herrn Ingenieur Hermann Wilda, gehalten im Nautischen Verein zu Bremen.

Das seit 1889 von Parsons ausgebildete Turbinensystem hat sich zurzeit allein die Herrschaft zum Betrieb von Schiffen erobert und die Vorteile, die die Verwendung desselben bietet, läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß bei der Fahrt vorwärts oder rückwärts wenig oder gar keine Vorsicht erforderlich ist, da sich die Umsteuerung so schnell vollziehen läßt, wie sich die Ventile handhaben lassen, die Wirksamkeit der Umsteuerung jedoch ist eine andere Frage. Da die verwendeten Propeller kleinere Durchmesser besitzen müssen, so schlagen die Flügelkanten so tief unter Wasser, daß Austauschen nicht zu befürchten ist, und da lediglich drehende Bewegung vorhanden ist, keine hin- und hergehende, wie bei der Kolbendampfmaschine, so fallen die von der Maschine herrührenden Vibrationen fort.

Die Erfahrungen für Handelsschiffe sind bis jetzt nur auf kurzen Fahrten gesammelt worden, wie sie im Kanalverkehr von Dover bis Calais und ähnlich vorkommen, und hier liegen die Verhältnisse in der Tat so, daß die Turbinendampfer gegenüber denen mit den üblichen Hammermaschinen wirtschaftliche Vorteile aufweisen. Der Fortfall von zahlreichen Dichtungen und inneren reibenden Teilen in den Wegen, die der Dampf zu durchströmen hat, setzen die Unterhaltungskosten wesentlich herab, und von Wichtigkeit ist, daß, weil eine Schmierung des Dampfes nicht erforderlich wird, hoch überhitzter Dampf verwendet werden kann, was große wirtschaftliche Vorteile hat.

Um die Umdrehungsgeschwindigkeiten der Schraubenwellen den bisher üblichen zu nähern, muß die Druckabstufung in sehr zahlreichen Schaufelgruppen erfolgen und die Folge ist, daß die Parsonsturbinen recht lang ausfallen, so daß sie ungefähr dieselbe Grundfläche benötigen wie die bisherigen Kolbenmaschinen; ihre Höhenabmessungen sind jedoch geringer, was für Kriegsschiffe, wegen des bequemen Einbaus unter dem Panzerdeck wertvoll ist.

Für Kriegsschiffe müssen die Anordnungen wesentlich verschieden von denen für Handelsschiffe getroffen werden, da erstere nur selten mit voller Geschwindigkeit fahren, der Dampfverbrauch der Turbinen aber wesentlich steigt, wenn die normalen Umdrehungszahlen, für die die Turbine gebaut ist, unterschritten werden. Dazu kommt, daß der Vorteil hoher Betriebsdrücke bei Dampfturbinen weniger ins Gewicht fällt als bei Kolbendampfmaschinen, eine hohe Luftleere im Kondensator aber wesentliche Bedingung für gute Dampfausnutzung ist, so daß sehr große Kondensatoren und Luftpumpen erforderlich werden, zu deren Betrieb ein größerer Arbeitsaufwand erforderlich ist.

Da Schiffsmaschinen umgesteuert werden müssen, um vorwärts und rückwärts fahren zu können, eine Turbine aber nur ein und dieselbe Drehrichtung besitzt und alle Versuche, ein und dieselbe Turbine zur Vorwärts- und Rückwärtsfahrt einzurichten, praktische Erfolge nicht gezeitigt haben, so verwendet Parsons besondere Rückwärtsturbinen, die in dem Gehäuse der Vorwärtsturbinen sich auf derselben Welle mit diesen befinden und bei Vorwärtsfahrt leer mitlaufen. Bei Rückwärtsfahrt laufen die Vorwärtsturbinen leer mit.

Für Kriegsschiffe werden, um bei der meist verwendeten kleineren Marschgeschwindigkeit nicht zu unwirtschaftlich arbeiten zu müssen, besondere Marschturbinen eingebaut, wodurch natürlich der Raumbedarf und das Gewicht eine wesentliche Steigerung erfährt.

Das Drucklager kommt bei den neueren Anordnungen in Fortfall, da durch die Strömung des Dampfes durch die Turbine ein Druck in der Richtung von vorn nach hinten ausgeübt wird, der annähernd durch den Druck des Wassers auf die Schraube ausgeglichen wird. Bei einem neuen Torpedojäger der englischen Marine hat sich Parsons, um auch für die langsamen Marschfahrten einen wirtschaftlichen Kohle-

verbrauch zu erzielen, in der Weise geholfen, daß er die Turbinen mit Kolbenmaschinen verband, die nur bei langsamer Fahrt arbeiten. Es sei bemerkt, daß ähnliche Anordnungen von Parsons auch für die beiden deutschen Kriegsschiffe, die Turbinen erhalten haben (Kreuzer »Lübeck« und Torpedoboot S 125) geplant waren, die aber nicht zugelassen wurden. Die deutschen Kriegsfahrzeuge dürften neben dem englischen kleinen Kreuzer »Amethyst« die ersten sein, an denen auch auf Marschfahrten die Wirtschaftlichkeit des Betriebes erprobt werden wird. (Der jetzt übliche Einbau und die Anordnung der Turbinen auf Schiffen und der Vergleich ihres Platzbedarfs mit Kolbenmaschinen wurde an Lichtbildern gezeigt.)

Eine besondere Schwierigkeit für die Anwendung der Turbinen an Bord bieten die Propeller. Da die günstigste Geschwindigkeit der Turbinen für die üblichen Propeller zu hoch ist, so ist eine Oberflächenvergrößerung der Flügel nicht zu vermeiden. Mit verminderter Geschwindigkeit wachsen die Schwierigkeiten, da die Größe der Schrauben durch den Inhalt des Hauptspantes wesentlich bestimmt ist, die Größe der Turbinen aber nur durch die Umlaufzahl, nicht aber durch die entwickelte Arbeit begrenzt ist.

Wenn auch die erste Reise des den Atlantic passierenden »Victorian«, der mit Parsonschen Turbinen versehen ist, als ein Mißerfolg angesehen werden muß, da, angeblich durch schweres Wetter veranlaßt, sich nur 13 1/2 Knoten erreichen ließen, gegenüber 19 Knoten bei der Probefahrt, so muß ein endgültiges Urteil doch verschoben werden, bis die von der Cunardlinie in Bau gegebenen Schnelldampfer ihre Fahrten angetreten haben, die, jede mit vier Schrauben versehen, bei 64 000 PS. Maschinenleistung 25 Meilen laufen sollen.

Für Handelsschiffe auf kurzen Reisen dürfte die Wirtschaftlichkeit der Dampfturbinen als erwiesen angesehen werden können, für längere Fahrten über See fehlt zurzeit die Erfahrung noch gänzlich, ebenso wie über das Verhalten bei der Notwendigkeit öfteren Manövrierens.

Für Kriegsschiffe liegen Erfahrungen bisher in genügendem Maße nicht vor, jedoch dürften die bevorstehenden Probefahrten der erwähnten deutschen Kriegsschiffe auch hier Klärung herbeiführen. Im ganzen sind für Deutschland jetzt 12 Handelsschiffe und 5 Kriegsschiffe mit Turbinen ausgerüstet, während 4 Handelsschiffe sich im Bau befinden.

### Schiffbau im I. Quartal 1905.

Nach den Zusammenstellungen von Lloyds Register waren am Ende des I. Quartals 1905 in Großbritannien 474 Schiffe mit 1 251 343 Brutto Reg.-Tons im Bau und zwar für:

Bestimmungs- land	Dampfer		Segler		Total	
	Anz.	Br. R.-T.	Anz.	Br. R.-T.	Anz.	Br. R.-T.
Großbritannien	347	1 012 874	24	7 667	371	1 020 541
Brit. Kolonien	9	13 830	3	1 020	12	14 850
Oester.-Ungarn	3	11 087	—	—	3	11 087
Belgien	1	1 675	—	—	1	1 675
China	1	2 000	—	—	1	2 000
Dänemark	10	17 507	—	—	10	17 507
Ägypten	1	1 800	—	—	1	1 800
Frankreich	3	840	—	—	3	840
Deutschland	8	55 370	—	—	8	55 370
Holland	5	24 140	—	—	5	24 140
Italien	1	4 500	—	—	1	4 500
Mexico	3	4 900	—	—	3	4 900
Norwegen	8	29 137	—	—	8	29 137
Portugal	2	7 900	—	—	2	7 900
Südamerika	6	4 080	—	—	6	4 080
Spanien	1	190	—	—	1	190
Schweden	9	21 360	—	—	9	21 360
Türkei	2	228	—	—	2	228
Ver. Staaten	1	300	—	—	1	300
Fremde	—	—	1	140	1	140
Zum Verkauf	—	—	—	—	—	—
Nat. unbek.	20	28 153	5	645	25	28 798
Total	441	1 241 871	33	9 472	474	1 251 343

### Schiffe im Bau auf nicht großbritannischen Werften:

Land	Datum	Dampfer		Segler	
		Anz.	Br. R.-T.	Anz.	Br. R.-T.
Deutschland	22/3	69	191 397	18	13 229
Ver. Staaten von Nord-Amerika	Mitte März	27	42 116	5	4 190
Holland	20/3	19	27 449	1	2 000
Frankreich	23/3	16	69 330	1	110
Norwegen	20/3	25	24 091	2	235
Dänemark	23/3	5	9 924	—	—
Italien	21/3	18	66 816	13	2 244
Schweden	21/3	9	3 150	3	740
Britische Kolonien	—	5	4 456	—	—
Spanien	18/3	2	2 903	—	—
Belgien	22/3	2	2 860	—	—
Oesterreich-Ungarn	21/3	2	4 140	—	—
Portugal	—	—	—	3	530
China	1/1	3	4 200	—	—
Japan	—	14	20 501	—	—
Argentinien	1/3	—	—	—	—
Uruguay	1/3	—	—	—	—
Griechenland	7/3	—	—	7	1 204
Philippinen	11/2	3	915	—	—

### Hat die neue Seemannsordnung rückwirkende Kraft?

Diese Frage, die wir zuerst im Frühjahr 1903 vor Inkrafttreten des Gesetzes stellten und seitdem wiederholt besprochen haben, ist jetzt endgültig durch das Reichsgericht, und zwar im bejahenden Sinne beantwortet worden. Ist der Entscheid auch heute praktisch so ziemlich ohne Bedeutung, da über die Rechtswirksamkeit des Gesetzes neue Prozesse wohl nicht mehr anzufechten sind, so verdienen doch die Gründe, aus denen die Klage an die Vorinstanz zurückgewiesen wurde, als sozialpolitisches Bekenntnis des hohen Gerichtshofes Beachtung. Vorweg zur kurzen Erklärung die Bemerkung, daß das klägerische Objekt eine Überstundenlohnforderung (im Betrage von Mk. 225) der Mannschaft eines Schiffes an die Reederei ist. Die Leute hatten im September 1902 angemustert und beanspruchten bei der Abmusterung für die Zeit nach dem 1. April 1903, nach Inkrafttreten der neuen Seemannsordnung, die ihnen aus

dem neuen Gesetz erwachsenden Überstundengelder; eine Forderung, die von der Reederei abgewiesen wurde.

Nach dem »Echo« wurde das Urteil aus folgenden Gründen gefällt:

»Für die Beantwortung der Frage, ob diese Bestimmungen auch auf die vor dem 1. April 1903 eingegangenen Dienstverhältnisse der Kläger Anwendung finden, erscheinen beim Fehlen von Übergangsbestimmungen in der S.-O. in erster Linie die einschlägigen Vorschriften des Einführungsgesetzes zum B. G.-B. von Bedeutung, wenn sie auch nur auf dem Wege der Analogie auf das Vertragsverhältnis der Seeleute zum Schiffer oder zur Reederei anwendbar sind. — Wenn nun auch schon vor Erlass der neuen Seemannsordnung vielfach, namentlich im Verkehr der großen transatlantischen Linien, neben dem in der alten S.-O. allein geregelten Hauer-

vertrag für eine Reise der jetzt auch gesetzlich geregelte Heuervertrag auf Zeit in Übung und vermutlich auch in den vorliegenden Fällen geschlossen war, so besteht nach Sachlage gleichwohl die Wahrscheinlichkeit, daß die hier fraglichen im September 1902 geschlossenen Heuerverträge am 1. April 1903 bereits abgelaufen und stillschweigend erneuert waren. Für solchen Fall wird aber nach dem Gesagten vom 1. April 1903 ab die neue S.-O. zu gelten haben, und diese Geltung würde auch dadurch schwerlich in Frage gezogen werden können, daß im einzelnen Falle eine besondere Kündigungsfrist überhaupt nicht vorgesehen war. Denn alsdann würde es naheliegen, als den ersten Termin, für den nach den bisherigen Gesetzen die Kündigung zulässig war, den Endpunkt des Vertragsverhältnisses anzusehen und auch die Kündigungsmöglichkeit in eben diesen Zeitpunkt zu verlegen. Es kann aber nicht darauf ankommen, die Parteien in der angedeuteten Richtung noch zu näheren Angaben über die Dauer der ursprünglichen Heuerverträge usw. zu veranlassen, da sich auf Grund anderer Erwägungen die rückwirkende Kraft der fraglichen Bestimmungen auf schon bestehende Dienatverhältnisse ergibt.

Das Urteil weist sodann auf die Motive zum Einführungs-gesetz zum B. G.-B. hin und fährt fort: »Das Reichsgericht, welches schon früher erkannt hatte, daß die rückwirkende Kraft eines Gesetzes nicht stets ausdrücklich erklärt zu werden brauche, hat sich der Anschauung der Motive bereits mehrfach angeschlossen und jeden Grad des reformatorischen oder prohibitiven Charakters einer Norm dann statuiert, wenn es annahm, daß die Gesetzgeber ihre Anwendung auch auf schon vor dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes begründete Rechtsverhältnisse aus Gründen der Sittlichkeit oder des Gemeinwohls gewollt haben, oder wenn es sich um eine Bestimmung handelte, die im öffentlichen Interesse oder deshalb getroffen wurde, um sittlichen Anforderungen zu genügen oder um den Schuldner gegen eine mit den guten Sitten nicht vereinbare

Beschränkung seiner wirtschaftlichen Freiheit zu schützen. Verkant kann nicht werden, daß der § 1 Abs. 2 der neuen S.-O. ein wichtiges Indiz für die Ausnahme des Gesetzgebens bildet, daß hierzu zwingendes Recht vorliegt und somit die rückwirkende Kraft des Gesetzes begründet ist.«

Die Begründung zieht zum Beweise für die Richtigkeit der entwickelten Anschauungen einen Entscheid des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 3. Dezember 1904 heran, wonach auf Grund § 59 der neuen S.-O. ein Reeder zur Übernahme der Kosten einer syphilitischen Erkrankung verurteilt worden ist, wobei es sich um einen bereits vor dem 1. April 1903 eingegangenen Schiffsvertrag handelt, und damit begründet, daß der § 1 der S.-O. einen zwingenden Charakter habe und zugleich auf sittlichen und sozialen Erwägungen beruhe. Die Begründung wirft noch einen Blick auf die Entstehungsgeschichte der neuen S.-O., in deren Motiven es heißt: »Gerade in Schiffsverkehrskreisen hat sich gezeigt, daß die gesetzliche Vertragsfreiheit nur zu leicht zu Ungunsten des wirtschaftlich schwächeren Teiles ausgenutzt wird und die Klagen über die Mißbräuche, die mit den »besonderen Verabredungen« in den Musterrollen getrieben würden, bildeten einen der Ausgangspunkte für das Verlangen nach Revision der S.-O. Wo die zwingende Geltung von Rechtssätzen mit solchen Gründen befürwortet wird, da ist allerdings mit Sicherheit anzunehmen, daß der Gesetzgeber auch die sofortige Anwendbarkeit der neuen Bestimmungen auf laufende Heuerverträge gewollt hat. In der Begründung wird dann noch hervorgehoben, daß durch die Kette von Reformvorschriften der Schiffsman so schnell als möglich vor Ausbeutung geschützt werden solle. »Es bedurfte hiernach nicht eines Eingehens auf die nach Erlass der neuen S.-O. geduldete Ansicht des Staatssekretärs von Posadowsky (über seine Äußerungen siehe S. 110 1903), sondern es war vielmehr die rückwirkende Kraft der in Frage kommenden Bestimmungen schlechthin anzunehmen.«

## Schiffbau.

### Baunfrage.

Den Nordseewerken in Emden ist von einer ausländischen Firma der Auftrag zum Bau eines **Doppelschraubenfrachtdampfers** von 900 T. Tragfähigkeit erteilt worden.

### Stapellänfe.

Am 22. April wurde der auf den Howaldtswerken, Kiel, für die Dampfschiffsselskab »Progress« in Kopenhagen neuerbante Frachtdampfer **Jörgen Jensen** (Bau-No. 424) glücklich vom Stapel gelassen. Das Schiff mißt: 195' 0"  $\times$  32' 0"  $\times$  15' 8"; Tragfähigkeit 1200 tons auf 14' 0" Tiefgang. Eine Maschinenanlage von 650 ind. Pfl.-St. soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 10 Knoten im beladenen Zustande geben.

Am 19. April wurde als erstes von den Nordseewerken in Emden gebautes Schiff der Stahlsegellogger **Oranien** für die Emdener Heringsfischerei-Gesellschaft »Großer Kurfürst« zu Wasser gelassen. Der Neubau mißt: 24,13 m  $\times$  6,50 m  $\times$  3,14 m; Ladefähigkeit 550 Kantjes.

### Probefahrten.

Der neue Dampfer **Rio Negro** (ein Schwesterschiff von »Rio Grande«) für den Südbrasilienst der Hamburg-Süd-amerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Goestemünde erbaut, machte am 19. April seine Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit verlaufen ist. Der Neubau, nach den Vorschriften des »Germanischen Lloyd« als Dreideckschiff nach höchster Klasse  $\pm$  100 A 4 L aus Martin Siemens-Stahl erbaut, mißt: 376'  $\times$

46' 9"  $\times$  30'; Tragfähigkeit 5600 T. Schwergut bei 24' Tiefgang. Er hat eine Einrichtung für 50 Passagiere erster Kajüte sowie für 230 Zwischendeckspassagiere. Die Maschine indizierte 2230 Pferdestärken und gab bei 78 Umdrehungen in der Minute dem Dampfer bei einem mittleren Tiefgang von 15 Fuß in Ballast eine Geschwindigkeit von 13 1/2 Knoten in der Stunde.

**Eine neue deutsche Werft.** Durch J. Frerichs & Co. A.-G. Osterholz-Scharmbeck sind Mittel zum Erwerb eines Terrains in der Nähe von Nordenham und zum Bau einer Werftanlage bereit gestellt. Auf ihr sollen zunächst Schleppdampfer, Frachtdampfer, Bagger, Leichter und Fischerei-Fahrzeuge, sowie kleinere Frachtdampfer erbaut werden. — Damit gesellt sich also zu den bestehenden größeren Werften eine neue, die im Lauf der Zeit jedenfalls eine weitere Ausdehnung der Tätigkeit vornehmen wird. Da für deutsche Rechnung noch immer in nicht unerheblichem Maße im Auslande Schiffe erbaut und gekauft werden, und da unsere Schiffbauindustrie noch mehr als bisher Beschäftigung aus dem Auslande an sich ziehen kann, so ist der Zuwachs unseres in den letzten Jahren so erfreulich emporgeblühten Schiffbaugewerbes als erfreulich zu begrüßen, allerdings wird, wie zu dieser Nachricht die »Bunte Börsenhalle« schreibt, die Überproduktion an Schiffen, unter der die Reederei nicht nur, sondern auch die Schiffslaspreise seit längerer Zeit zu leiden haben, durch die Anlage neuer und die Vergrößerung bestehender Werften, die in letzter Zeit in ziemlich lebhaftem Tempo vor sich gegangen ist, in den nächsten Jahren eher noch verstärkt werden.

**Drohender Streik auf den Weserwerften.** 90 Arbeiter und Hobler der Schiffsbau-Aktiengesellschaft »Weser« kündigen



zum 29. April wegen Lohndifferenzen und weil die geforderte Abschaffung der Akkordarbeit nicht zugestanden wurde. Da aber die Arbeitseinstellung der Dreher und Hobler den Stillstand des ganzen Werftbetriebes herbeiführen würde, so kündigte die Weserwerft sämtlichen 2800 Arbeitern zum 27. April. Kommt es zur Entlassung dieser Arbeiter, was beim Schreiben dieser Zeilen noch nicht bekannt ist, dann wollen sich sämtliche Werften der Unterweser (Vegesacker Vulkan, Frerichs & Co., Osterholz, Rickmers, Tecklenborg und Seebeck, Bremerhaven, bezw. Geestemünde) mit der Aktien-Gesellschaft »Weser« solidarisch erklären und ebenfalls alle Arbeiter entlassen.

## Maritime Rundschau.

Am 20. April ging der Woermann-Dampfer »Lulu Bohlens« von Hamburg nach Swakopmund mit 28 Offizieren und 500 Mannschaften, sowie außerdem mit 435 Pferden ab.

Im 1. Quartal betrug der Schiffsverkehr von Antwerpen 2311421 T. gegen 2265693 T. in derselben Zeit von 1904.

## Vermischtes.

**Minimalfrachten für Dampfer.** Hierüber (Siehe auch den an anderer Stelle veröffentlichten Artikel) hat der Schutzverein Deutscher Reeder ein Rundschreiben Mitte April erlassen, das wegen Platzmangel erst in dieser Nummer erscheinen kann. Es lautet: »Seit Abhaltung der Kopenhagener Konferenz sind jetzt nahezu zwei Monate verflossen und wir können mit Genugtuung feststellen, daß die auf derselben gefaßten Beschlüsse nicht ohne einen günstigen Einfluß auf den Frachtenmarkt geblieben sind. Täglich werden Frachtabschlüsse zu Konferenzraten und darüber berichtet und erfreulicherweise haben auch einige der angesehensten Schiffsmaklerfirmen sich bereit erklärt bzw. verpflichtet, keine Befrachtungen unter Konferenzraten zu vermitteln. Andererseits erfahren wir aber auch leider, daß einzelne Reeder, und unter diesen auch einzelne Mitglieder unseres Vereins, Frachten unter den Konferenzraten angenommen haben. Es ist ganz klar, daß diese Reedereien nicht nur den so aussichtsvollen Bestrebungen der Konferenz einen Abbruch tun, sondern daß dieselben sich vor allen Dingen dadurch selbst schädigen. Abgesehen davon, daß Frachtabschlüsse zu soch niedrigen Raten kaum einen Gewinn bringen können, gefährden die betreffenden Reeder auch das Gelingen der Durchführung der Kopenhagener Beschlüsse, wenn sie sich den Befrachtern gegenüber nicht fest zeigen. Gerade jetzt, wo wir die Eröffnung der Ostseeschifffahrt dicht vor uns haben, naht die Entscheidung heran, ob die Konferenzbeschlüsse zum Siege geführt werden können. Es wird unseres Erachtens sehr wesentlich darauf ankommen, wer zu diesem Zeitpunkt die größte Festigkeit und die größte Beharrlichkeit zeigt. Daß die Reeder am längsten mit Befrachtungen zurückhalten können, liegt auf der Hand; denn die Kaufleute dürfen sich ihrer Lieferungsverpflichtungen wegen nicht allzu lange sträuben. Sehr zu staten kommt den Reedern, der durch das kalte Wetter spät fallende Termin der Schifffahrtseröffnung. Die norwegischen, englischen und schottischen Reeder haben die Kopenhagener Resolution einstimmig angenommen und die weitaus größte Mehrheit der Reeder der übrigen Nationen hält sich ebenfalls an diese Beschlüsse. So hoffen wir denn, daß Einmütigkeit unter allen Reedern herrschen wird, damit auf der für Juni in Aussicht genommenen zweiten internationalen Konferenz rasch zu bindenden Beschlüssen und festen Vereinbarungen gelangt werden kann. Wir werden vor solcher Konferenz und zwar im Anschluß an unsere diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung eine allgemeine deutsche Reeder-

versammlung einberufen, um Vorschläge und Anregungen für die beabsichtigte Gründung einer »International Association for owners interested in the Baltic, North Sea and White Sea trades« entgegenzunehmen.« Das Schreiben schließt mit der dringenden Bitte, den durch Festlegung der Minimalfrachten angebahnten Bestrebungen die Unterstützung nicht versagen zu wollen.

**Feuer-Versuche bei Nebel mit dem Feuerschiff »Fehmarnebelt«.** In der Zeit vom 20. April bis zum 1. Juni d. J. wird zu Versuchszwecken das Feuer des »Fehmarnebelt«-Feuerschiffes beim Eintritt von Nebel auch bei Tage angezündet werden und so lange brennen, als Nebelsignale gegeben werden. Die das Feuerschiff bei Nebel während der Tagesstunden passierenden Schiffsführer werden ersucht, ihre Beobachtungen über die Sichtbarkeit des Feuers im Vergleich zur Hörbarkeit der Nebelsignale an die Wasserbauinspektion in Flensburg einzusenden und dabei insbesondere anzugeben: 1. Datum, Name und Nationale des Schiffes. 2. Zu welcher genauen Uhrzeit und in welcher geschätzten Entfernung wurde das Feuer gesichtet? 3. Zu welcher genauen Uhrzeit und in welcher geschätzten Entfernung wurde das Feuerschiff in seinen Umrissen erkennbar? 4. Zu welcher genauen Uhrzeit und in welcher geschätzten Entfernung wurde das Nebelsignal zuerst gehört? 5. Welchen Kurs steuerte das Schiff während der Beobachtung? 6. Angabe über Richtung und Stärke des Windes und über die Dichtigkeit des Nebels.

**Massnahmen zur Entwicklung des Hafenverkehrs von Callao.** Am 31. Dezember v. J. ist in Lima von dem peruanischen Finanzminister und den Vertretern der »Société Générale de Paris« ein Kontrakt gezeichnet worden, der für die künftige Entwicklung des Hafenverkehrs in Callao von großer Bedeutung zu werden verspricht. Die französische Gesellschaft hatte durch Kontrakt vom 5. Mai 1887 das Recht erworben, Kaianlagen im Hafen von Callao herzustellen und dafür ein zeitlich beschränktes Monopol für alle Lade- und Löscharbeiten erlangt. Die Folge war eine derartige Verteuerung des Warenverkehrs in dem größten Hafenplatz der Republik, daß nur Schiffe Callao anliefen, deren Ladung dorthin bestimmt war oder die dort Waren einzunehmen hatten, während früher vielfach Schiffe auf gut Glück den Hafen berührt und durch billige Frachtgelegenheit den Verkehr geboben hatten. Durch den neuen Kontrakt ist nun das Monopol der Kaigesellschaft aufgehoben und sie verzichtet auf alle baren Vorschüsse, die sie der Regierung früher geleistet hat. Zur Entschädigung ist ihr das endgültige Eigentum an allen Anlagen und Bauten zugesprochen, die sonst nach Ablauf der Monopolfrist an die Regierung gefallen wären, und ebenso das Eigentumsrecht an den dem Meer im Anschluß an die Kais abgewonnenen Ländereien, damit sie nach wie vor alle Löscharbeiten und Ladeoperationen vornehmen kann. Nach Ablauf eines Jahres hat die Gesellschaft die nötige Erweiterung ihrer Anlagen zur Ausführung zu bringen, wozu ihr das Expropriationsrecht erteilt wird. Der Vorteil für die Kaufmannschaft liegt darin, daß die Konkurrenz für die Bewältigung des Warenverkehrs im Hafen von Callao freigegeben wird, es können jetzt Unternehmer oder Gesellschaften von den im Hafen ankernden Schiffen die Waren durch Leichterfahrzeuge direkt löschen und laden, was bei der geschützten Lage fast das ganze Jahr hindurch ausführbar ist. Die Konkurrenz wird bald eine wesentliche Verbilligung der Transporttarife im Gefolge haben, die wieder zur Steigerung des Schiffsverkehrs beitragen wird. Die deutschen Interessen werden wegen des durch die Kosmoslinie vermittelten Frachtverkehrs direkt davon berührt. Der Kontrakt vom 31. Dezember v. J. bedarf der Genehmigung des Kongresses.

# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

## Die Verbandskommission zur Satzungsberatung

hat am 19. April in Hamburg getagt und einen Entwurf fertiggestellt, der den Vereinen in nächster Zeit zugestellt werden wird. Auf dem Verbandstago im Frühjahr 1906 soll über den Entwurf endgültig entschieden werden.

Im Anschluß an ihre sehr eingehenden Beratungen über die Satzung, beschäftigte sich die Versammlung mit der Zusage des Reichsamt des Innern über die von norwegischer Seite unterbreiteten Vorschläge zur obligatorischen Einführung eines zweiten Toplichtes für Dampfer. Nachdem in einer kurzen Aussprache eine Grundlage zur Weiterberatung geschaffen worden war, wurden die Delegierten ersucht, in ihren Vereinen die Angelegenheit zur Sprache und zum Abschluß zu bringen.

Schließlich hat die Kommission auch von der Anfrage der See-Berufsgenossenschaft über Vorschläge einer wirksamen Oberflächenventilation bei Kohlenladungen Kenntnis genommen und beschlossen, daß den Vereinen die nachfolgende Stellungnahme des Hamburger Seeschiffer-Vereins zu dieser Frage mitgeteilt werde:

**Frage 1:** Wie streicht die Luft über einen, nicht bis ans Deck mit Kohlen gefüllten Raum hinweg, wenn zwei Luken, und zwar eine vordere und eine hintere geöffnet sind? Angenommen wird hierbei, daß der Raum vor der vorderen Luke ungefähr die gleiche Größe wie der Raum hinter der hinteren Luke hat.

**Antwort:** Es herrscht Einstimmigkeit, daß bei Schiffen mit einem Raum die Luft im Raume immer gegen den Wind zieht, d. h. ist der Wind von vorn, dann zieht die Luft im Raume von hinten nach vorn und umgekehrt; bei Querwind findet eine Luftzirkulation, wie vorerwähnt, nicht statt.

**Frage 2:** Wenn anstatt der vorerwähnten Luken Ventilatoren, und zwar ungefähr an denselben Stellen, wie diese Luken, stehen, welche Stellung ist dann den Ventilatoren zu geben, um einen möglichst intensiven Luftzug zu erzielen?

**Antwort:** Bei vorderlichem Winde ist der vordere Ventilator vom Winde ab und der hintere gegen den Wind zu drehen, bei achterlichem Winde ist der vordere gegen den Wind und der hintere vom Winde ab zu drehen. Bei Querwinden ist der eine gegen den Wind, der andere vom Winde ab zu drehen.

**Frage 3:** Wenn die beiden Ventilatoren genau am vorderen und hinterem Ende des Raumes angebracht sind, welche Stellung kommt dann für diese Ventilatoren in Frage?

**Antwort:** Die Stellung der Ventilatoren bleibt so, wie zu 2 angegeben.

Bei Beantwortung dieser vorstehenden 3 Fragen bitten wir einen Unterschied zwischen Dampfer und Segler machen und hierbei noch besonders berücksichtigen zu wollen, wie die Verhältnisse: a. bei Dampforn: 1) gegen den Wind, 2) mit dem Winde; b. bei Seglern: 1) bei dem Winde, 2) vor dem Winde sich gestalten.

Endlich wäre es uns noch erwünscht, Ihre Ansicht darüber zu hören, ob die Verhältnisse bei Schiffen, die im Hafen oder vor Anker liegen, eine Veränderung erleiden.

**Antwort:** Die übrigen Fragen sind dahin zu beantworten, daß die Verhältnisse bei Dampfern und bei Segelschiffen im allgemeinen die gleichen sind.

Unter Windrichtung ist diejenige zu verstehen, wie sie an Deck eines Schiffes gefühlt wird; das es kommt auf Dampforn häufig vor, daß wegen der Fahrt des Schiffes die Windrichtung sich anders darstellt, als sie tatsächlich ist.

Bei im Hafen oder vor Anker liegenden Schiffen sind die Verhältnisse dieselben, wie bei Schiffen in Fahrt.

Ebenso, wie zur Frage der obligatorischen Einführung des zweiten Toplichtes für Dampfer auch zu diesem Gegenstand eine tunlichst beschleunigte Antwort wünschenswert.

Als Delegierte der Vereine waren die folgenden Herren anwesend:

Seeschiffer-Verein zu Hamburg: Bendix (und Meyer als Referent für Punkt 2 und 3);  
Seeschiffer-Verein »Weser« in Bremerhaven: Kornmehl;  
»Stettin« in Stettin: Engelmann;  
Schiffer-Gesellschaft in Lübeck: Bendfeldt;  
Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg: Pfeiffer;  
Seeschiffer-Verein in Danzig: i. V. Schroedter.  
Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg: Freyer;

Verein Hamburger Elblöten: Wahlen;  
als Vorsitzender und Schriftführer die Herren Schroedter  
Lewens.

Als kooptierte Mitglieder beteiligten sich folgende Herren:

vom Hamburger Seeschiffer-Verein: Hilgendorf und Weh;  
»Seeschiffer-Verein »Weser« in Bremerhaven: Witt;  
»Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg: Kumpel (Rechtsanwalt), Chr. E.

Nach Beendigung der Beratungen trafen die Mitglieder im Ratskeller zu einem Essen zusammen, das einen sehr angenehmen Verlauf nahm.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantw. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten. Reise- und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 18.

Hamburg, den 6. Mai.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Schifffahrt und die Tarifiermässigung für deutsche Kohlen nach Norddeutschland. — Flusssäge Kohlenstaure als Feuerlöschmittel. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Nachtsignale. — Die deutsche Flagge in europäischen Ländern und Häfen. — Schifffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Büchersaal. — Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Auf dem Ausguck.

#### Unfallverhütungsvorschriften für Schiffe in Häfen, Docks oder Kanälen des Ver. Königreiches

Vom englischen Staatssekretär des Innern erlassen. Einige davon sind am 1. Januar in Kraft getreten, andere, sofern durch sie bauliche Veränderungen notwendig werden, sollen vom 1. Januar 1908 ab gelten. Und zwar, wie es in der Einleitung zu der Verordnung heißt, für jedes Schiff in jedem Hafen. (Auf Segelschiffe bis zu 250 Netto R.-T. und Dampfer bis zu 150 T. Brutto finden die Vorschriften keine Anwendung.) Soweit sie sich auf die Pflichten des Reeders, Kapitäns und wachhabenden Schiffsoffiziers beziehen, unterstehen ihnen auch nichtbritische, mithin auch deutsche Schiffe während ihres Aufenthalts in einem Dock, Hafen oder Kanal des Ver. Königreiches. Von diesen Bestimmungen, die im Teil II in den Art. 4 bis 8 enthalten sind, sollen die Art. 6 und 8 unter jene Kategorie von Vorschriften, die gegebenenfalls erst am 1. Januar 1908 zu berücksichtigen sind. Sie, die das Vorhandensein einer Leiter oder Treppe vom Deck zum Mast vorschreiben, fordern: daß sich die Sprossen der Leiter in fortlaufender Linie vom untersten Mast bis zum Oberdeck erstrecken; daß der Raum zwischen der Winsch und dem Niedergang in den Mast am Lukensüll breit genug zum gefahrlosen Passieren sei; daß die Leiter nicht weiter als vor- und rückwärts notwendig unter Deck zurückgezogen werde; daß die Ladung niemals so dicht an die Leiter angestaut werde, um das Betreten ihrer Sprossen zu erschweren; daß alle eisernen Längs- und

Querscheerstücke mit Handgriffen zum Abnehmen und Einsetzen versehen seien, um das Besteigen der Scheerstücke zu vermeiden. Die Art. 4, 5 und 7, deren Bestimmungen bereits seit dem 1. Januar zu befolgen sind, beschäftigen sich mit Landstegen und bei nebeneinander liegenden Schiffen mit Verbindungsstegen von einem Schiff zum anderen. Diese Zugänge müssen mindestens 22 Zoll breit und bis zur Höhe von 2 Fuß 9 Zoll mit Ketten oder Tauen als Reeling versehen sein. Des Nachts sind diese Stege entsprechend zu beleuchten. — Diese kurzen Bemerkungen mögen genügen. Ist der Erlaß doch im übrigen für die Hafenbeamten, Stauer, Maschinenmeister etc. bestimmt. Immerhin ist es empfehlenswert, wenn sich die auf England fahrenden Schiffe ein Exemplar dieser Vorschriften anschaffen. (Preis 1 d und durch alle Buchhandlungen unter dem Titel: »Statutory Rules and Orders, 1904, No. 1617« zu beziehen.)

#### Gegen die Ausländer als Führer und Steuerleute britischer Schiffe

wendet sich ein Entwurf, den Lord Muskerry kürzlich dem Oberhaus eingereicht hat. Der edle Lord, bekannt als Verfechter der Rechte britischer Schiffsführer und Schiffsoffiziere und deshalb sehr beliebt in jenen Kreisen, bevorzugt den radikalen Weg. Er will vom 1. Januar 1906 ab ein Verbot gegen jede Verwendung ausländischer Elemente zum Dienst von Schiffsführern und Steuerleuten aller Grade. Um seinen Vorschlag nun nicht ganz



aussichtslos zu machen, sollen den in England Gebürtigen die naturalisierten Engländer gleichgestellt werden. Ebenso soll solchen Ausländern, die mindestens sechs Monate vor Inkrafttreten des von ihm angestrebten Gesetzes einen vom Handelsamt ausgestellten Befähigungsnachweis als Schiffer oder Steuermann erhalten haben, das Recht zur Ausübung ihres Berufes in besonders genehmigten Ausnahmefällen gewährt werden. Nach seiner eigenen Erklärung bezweckt Lord Muskerry deshalb die Verdrängung der Ausländer, weil sie im Falle eines Krieges zwischen England und einer anderen Macht, als Führer und Steuerleute britischer Handelsschiffe, den Feind unterstützen könnten, während sie zu gleicher Zeit unter dem Schutz der englischen Kriegsflagge ständen. Glaubte Lord Muskerry mit diesem Appell an das Nationalgefühl seinen vorwiegend zur Besserung der wirtschaftlichen Lage britischer Schiffsoffiziere gestellten Antrag den Schiffahrtsinteressenten schmackhafter zu machen; dann hat er sich anscheinend geirrt. Jedenfalls hat er in der tonangebenden »Shipping Gazette« einen Gegner gefunden, der ihn mit der gefährlichsten Waffe, mit Ironie und Spott, bekämpft und die Behauptung des Antragstellers, wonach ein Mangel an Schiffen und Steuerleuten nicht nach Inkrafttreten des Gesetzes eintreten würde, durch Anführung verschiedener Beispiele als irrtümlich zurückweist. Ohne Frage wird der Entwurf an dieser Schwäche scheitern.

#### Einen Minister des Handels

wollen die schutzzöllnerischen Elemente des englischen Unterhauses haben. Bekanntlich nicht zum ersten Male seit 1837, als das Handelsamt geschaffen wurde. Im Jahre 1879 kam es, als Deutschland seine Schutzpolitik inaugurierte, in der Handelsministerfrage sogar zu einem Mehrheitsbeschluß des Parlaments. Er wurde damals ebensowenig wie ein anderer im Jahre 1881 in die Praxis umgesetzt, angeblich, weil dann alle Kabinettsminister etwas von ihren Rechten aufgeben müßten. Nun scheint aber, und zwar im Hinblick auf unseren 1902er Zolltarif mit den ihm folgenden Handelsverträgen, ernstlich an die Errichtung eines englischen Ministeriums für Handel und Schiffahrt gedacht zu werden. Der Anfang vorigen Monats dem Unterhaus eingereichte Antrag hat hinter sich Männer mit klangvollem Namen und großem Einfluß stehen. — Weshalb unsere deutsche Schutzpolitik günstig für die Verwirklichung des Antrages sein soll? Weil sie den Chamberlain'schen Schutzzollplänen den Boden geebnet hat und noch weiter vorbereitet und, falls auf diese Weise der Exkolonialminister die Mehrheit des Unterhauses zu seiner Politik hinüber zu ziehen vermag, eine besondere Fachbehörde, ein Handelsministerium für Zoll- und

Tarifsachen dann allerdings zur Notwendigkeit wird. Umgekehrt wird man folgern können, daß die Errichtung eines englischen Handelsministeriums der erste Schritt auf dem Wege der Rückkehr zum Schutzzoll ist. Deshalb ist diese interne britische Angelegenheit für uns von großer Bedeutung. — Die »Shipping Gazette«, als Anhänger des Freihandels, verspricht sich nicht viel von einem solchen Ministerium. Wert würde die Behörde für das Blatt nur haben, wenn sie aus Sachverständigen der einzelnen, dem Ressort zu unterstellenden Erwerbszweige zusammengesetzt würde. Allerdings müßten diese Sachkenner nicht eine beratende, sondern eine zählende Stimme haben, damit eine Nichtbeachtung sachkundiger Urteile, wie sie unter dem Handelsamtspräsidenten täglich vorkommen soll, ausgeschlossen sei.

#### „Eine praktische Standlinie“ und „zur Sumnerlinie“

Hierzu schreibt uns Herr Kapt. v. Schrötter, Hamburg:

In Nr. 9 der »Hansa« erschien unter dem Titel: »Eine praktische Standlinie« ein Aufsatz von Kapitän Schubart, worin die Vorzüge der Standlinien oder, wie Herr Knipping sie in Nr. 11 der »Hansa« mit größerer Berechtigung genannt haben will, der *Sumnerlinien* hervorgehoben werden. Der Schreiber dieser Zeilen war seinerzeit ebenso begeistert für die Sumnerlinien, jedoch schon nach den ersten praktischen Versuchen verwendete er sie nur noch mit der größten Vorsicht in der Navigierung an Bord, wenn er sie auch nicht ganz fallen ließ. Zu dieser Einschränkung wird Kapitän Schubart ebenso sicher wie alle seine älteren Kollegen gelangen, früher oder später. Alles, was Kapitän Schubart über die Sumnerlinien sagt, ist richtig, aber nur dann, wenn die Höhen richtig sind. Die sind aber gerade »beim Durchqueren der Nordsee und der Biscaya« ganz und gar nicht zuverlässig, das hat der Schreiber eben sehr unangenehm empfinden müssen, und das ist der Grund gewesen, weshalb er schon als Offizier den Ursachen dieser Erscheinung nachgeforscht hat. Meine vorläufig erlangten Schlußfolgerungen habe ich in einem Aufsatz in den »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie« 1905, Seite 158: »Der Einfluß der irdischen Strahlenbrechung auf die Navigierung« niedergelegt. Herr Kapitän Schubart und alle Seeleute können also selbst prüfen, inwieweit meine Einwände gegen die Sumnerlinien, wie gegen alle Beobachtungen über der Kimm oder gegen Schätzungen von Abständen gerechtfertigt sind und wann und in welchem Grade ihnen Vertrauen geschenkt werden darf.

## Die Schleppdampferfahrt an der französischen Küste

soll nationalisiert, d. h. der französischen Flagge vorbehalten werden. Seine Antragsteller, die Deputierten für Marseille, Havre und Dünkirchen, begründen ihre Stellungnahme mit dem Hinweis auf einen Erlaß aus dem Jahre 1793, der noch heute maßgebend für die Stellung des Staates zur Küstenschiffahrt ist. Es war die Zeit, als die Ausübung der Küstenschiffahrt der Nationalflagge eingeräumt wurde, ein Privilegium, das sie bekanntlich noch heute genießt. Die Herren folgern nun: Da die Auffassung des Staates aus dem Jahre 1793 noch heute gilt und da damals die Küstenschiffahrt mit Fahrzeugen aller Art ausschließlich der einheimischen Flagge vorbehalten wurde, muß, als einem Zweig der Küstenschiffahrt, der Seeschleppfahrt, weil sie die räumlichen Grenzen der Küstenschiffahrt nicht überschreitet, das gleiche Recht eingeräumt werden. Mit anderen Worten: wir wollen alle ausländischen Seeschlepper von unseren Häfen fernhalten. Ein Antrag, dem es an genügender Unterstützung nicht fehlen wird. Würden durch ihn auch wohl nur holländische und englische Seeschleppergesellschaften geschädigt werden, so muß diese eigentümliche Blüte französischer Schutzpolitik doch auch vom deutschen Standpunkt aus bedauert werden. Gewinnt Chamberlain das Vertrauen seines Landes, droht er mit seinen schutzzöllnerischen Plänen durch, dann kann es auch zu einer Revision der Bundesratsverordnung vom 29. Dezember 1881 kommen, wonach bekanntlich die Ausübung der deutschen Küstenfrachtfahrt neben der belgischen, brasilianischen, dänischen, italienischen, schwedischen und norwegischen auch der englischen Flagge als eine auf Gegenseitigkeit beruhende Vergünstigung

eingeräumt worden ist. In solchem Falle würden nach dem französischen Vorbild auch die Rechte der Seeschleppschiffahrt gestreift werden.

## „Über die Berechtigung einer Auszeichnung für seemännische Leistungen“

auf S. 196 hatten wir auf die Anfrage eines Mitarbeiters im Schlußsatz ausgesprochen, daß damals Niemand der Besatzung des Vollschriffes »C. H. Wätjen« durch Orden etc. ausgezeichnet worden sei. Wie uns nun von sehr geschätzter Seite mitgeteilt wird, ist das eine irrtümliche Auffassung. Wir sind sehr erfreut, berichtigen zu können, daß eine ganze Anzahl, und zwar folgende Auszeichnungen verliehen worden sind: der *Rote Adlerorden vierter Klasse*: dem Kapitän Karl Diercks; der *Königliche Kronenorden vierter Klasse*: dem Obersteuermann Heinrich Grünberg und dem Untersteuermann Johann Tegge; das *Allgemeine Ehrenzeichen*: dem Zimmermann Robert Freyberg und dem Segelmacher Georg Schmidt; die *Kronenorden-Medaille*: dem Steward Joseph Speck, den Matrosen Folkert Schmidt, Karl Arnold, Wilhelm von Emden, Heinrich Letzko, Georg Mathies, Heinrich Frost, Karl Martin, Christoph Hartig, Ernst Ostrowicki, Hermann Kahlert, Erik Tillmann, Ernst Hüwe und dem Koch Friedrich Glade. Der Kaiser ermächtigte außerdem den Reichskanzler, den Leichtmatrosen und Schiffsjungen Belohnungen im Betrage von je 50 Mk. bzw. 35 Mk. aus Reichsmitteln zu gewähren. — Mit der Tatsache, daß, entgegen der in letzter Nummer ausgesprochenen Annahme, Auszeichnungen verliehen worden sind, wird auch die Bemerkung unseres Herrn Mitarbeiters über eine unterschiedliche Bewertung seemännischer Leistungen in der Kriegs- und Handelsmarine gegenstandslos.

## Die Schiffahrt und die Tarifiermäßigung für deutsche Kohlen nach Norddeutschland.

Von B. Muldermann, Hamburg.

Der Bezirkseisenbahnrat Altona hat sich in seiner Sitzung am 18. März gutachtlich mit 13 gegen 6 Stimmen für eine Tarifiermäßigung für oberschlesische und für Ruhrkohle nach Schleswig-Holstein ausgesprochen; in derselben Sitzung wurde mitgeteilt, daß Verhandlungen über gleiche Ermäßigungen nach mecklenburgischen und nach Stationen der Wittenberger Strecke von der Eisenbahn-Verwaltung eingeleitet worden seien. Da auch nach Einführung der neuen Tarife der Import oberschlesischer Kohle sich wohl immer noch auf Ausnahmefälle beschränken würde, kann diese für uns außer Betracht bleiben. Für Ruhrkohle ab Wanne würden sich die Frachtsätze für 10 t im Vergleich zu den jetzt geltenden wie folgt stellen: Blankenese Mk. 58 (jetzt 63), Eidelstedt

Mk. 57 (64), Elmshorn Mk. 61 (68), Flensburg Mk. 83 (86), Hadersloben Mk. 88 (88), Heide Mk. 75 (82), Husum Mk. 80 (86), Itzehoe Mk. 66 (71), Kiel Mk. 73 (83), Neumünster Mk. 68 (75), Pinneberg Mk. 58 (64), Rendsburg Mk. 73 (83), Schleswig Mk. 78 (86), Tornesch Mk. 59 (66), Wedel Mk. 59 (69), Wrist Mk. 64 (72). Das sind also Ermäßigungen bis zu dem sehr erheblichen Betrage von Mk. 1 per Tonne, eine Ermäßigung, die um so mehr in's Gewicht fällt, wenn man bedenkt, daß die Konkurrenz zwischen deutscher und englischer Kohle die Preise in dem von beiden umstrittenen Gebiete schon jetzt stetig unter Druck hält.

Über die Tarifiermäßigung hat sich in der Presse eine lebhaftete Erörterung entsponnen; man hat u. a. auch darauf hingewiesen, daß es nicht

Sache des Staates sei, in dem Kampf, den die westdeutsche Kohlen- und Eisenindustrie gegen ihre Konkurrenz an der Küste führe, zugunsten der einen Partei einzugreifen, und daß das nicht vereinbar sei mit der Stellung des Staates zum Kohlensyndikat, wie sie bei der Hibernia-Affäre zu Tage getreten sei. Man hat ferner auf die Entstehungsgeschichte dieses Antrages auf Frächtermäßigung hingewiesen, für den die Initiative beim Stahl- und Walzwerk Rendsburg zu suchen sei, das Anschluß an die westdeutschen Eisensyndikate gefunden habe, wofür es sich auf jene Weise zu revanchieren suche. Diese Momente brauchen hier nicht weiter erörtert zu werden, es soll hier nur auf die Bedeutung hingewiesen werden, die die Tarifiermäßigung für unsere Schifffahrt haben kann. In jener Sitzung des Bezirkseisenbahnrates ist diese Bedeutung von Herrn Dethleffsen-Flensburg und von Herrn Kommerzienrat Mohr-Kiel mit Nachdruck, aber ohne durchschlagenden Erfolg betont worden.

Zugestandenermaßen ist die Absicht bei der Tarifiermäßigung eine Verschiebung in den Verhältnissen des Wettbewerbs zwischen deutscher und englischer Kohle zugunsten der erstoren. Wenn nun von der Eisenbahn-Verwaltung erklärt worden ist, daß diese Verschiebung gering sei und daß gleiche Klagen, wie sie jetzt gegen die Ermäßigung vorgebracht werden, in einem früheren Falle — 1898, als die Sätze für Dänemark, Vamdrup und Flensburg ermäßigt wurden — sich nicht bestätigt hätten, so sei dem entgegengehalten, daß 1) die Ermäßigung, wenn sie nur einen kleinen Erfolg haben kann, sinnlos und 2) der Wettbewerb zwischen deutscher und englischer Kohle so stark ist, und 1 sh per Tonne so erheblich in's Gewicht fällt, daß diese Differenz ausschlaggebend wirken kann. Tut sie das aber und tritt in dem Import englischer Kohle nach norddeutschen Häfen eine Verringerung oder auch nur eine Stagnation ein, so muß sich das für die Schifffahrt fühlbar machen, für die die englische Kohle doch einer der wichtigsten Importartikel ist. Zunehmende Tonnage hat in den letzten Jahren die Kohlenfrachten auf einen Tiefstand gebracht, nach Hamburg wurde kürzlich eine Rekordfracht in bezug auf Niedrigkeit verzeichnet; abnehmende Fracht wirkt in der gleichen Richtung, und in unserm Falle würden beide Faktoren zusammenwirken, um dem Reeder das Leben schwer zu machen. Bei der ganzen Tendenz des Frachtenmarktes besteht durchaus keine Aussicht, daß etwa bessere Frachten für den Export von unsern Häfen die Reeder entschädigen würden, wäre das der Fall, so würde wieder unser Handel der Benachteiligte sein. Vom Standpunkt der Schifffahrt aus ist also unbedingt festzustellen, daß ein erheblicher

Nachteil von der geplanten Maßnahme zu befürchten ist, ein Nachteil, der durch etwa zu erwartende niedrigere Preise für Bunkerkohlen nicht aufgewogen werden kann. Nun ist es aber doch eine sehr erfreuliche Erscheinung unter so mancherlei Gesichtspunkten, daß sich gerade in unseren kleinen Küstenplätzen, deren Reederei nach Ansicht mancher Leute einem sicheren Untergange unvermeidlich geweiht war, wieder frischeres Leben und Unternehmungslust regt, und diese bescheiden aufsprössende Blüte der deutschen »Trampschifffahrt« sollte von Obrigkeit wegen durch nichts gestört, im Gegenteil auf jede Weise gefördert werden.

Der Nachweis, daß ihrem Interesse keine anderen Interessen entgegenstehen, die auch nur annähernd so wichtig wären, müßte von den Beteiligten — an diese soll sich unser Appell richten — unschwer zwingend zu führen sein. In den Verhandlungen des Eisenbahnrates sind als Petenten für die Tarifiermäßigung einige industrielle Werke, eine königl. Behörde und einige Kleinbahnen genannt worden; für alle diese bedeutet aber doch die Tarifiermäßigung nur eine Verringerung von Betriebskosten, die keineswegs Lebensfrage für sie ist. Außerdem steht ihrem Vorteil ja noch der Nachteil gegenüber, den unsere Hafenstädte und ihre Bevölkerung von einem verringerten Hafenverkehr haben würden. Darauf ist in dem Widerspruch, der von Flensburg, Kiel und Husum aus gegen die Frächtermäßigung erhoben wurde, auch nachdrücklich hingewiesen worden. Diese Interessen, die hier ihre Stimme erheben, sind auch weit wichtiger als das »nationale« Interesse, das mit der Beförderung des Absatzes von deutscher Kohle auch betätigt werden soll. Dieses nationale Interesse hat das Kohlensyndikat ausreichend Gelegenheit am Rhein wahrzunehmen, wo englische Kohle letzthin wieder in zunehmendem Maße eingeführt wurde.

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß es in diesem Falle, ebenso wie im Falle der in voriger Woche besprochenen Minimalfrachten, erwünscht wäre, wenn die Interessen der Schifffahrt von einer Zentralstelle aus nachdrücklich vertreten würden. Ebenso wie die schleswig-holsteinischen haben die mecklenburgischen Seeplätze ein Interesse an der Angelegenheit, weil für sie, wie schon erwähnt, die Tarifiermäßigung ebenfalls geplant ist, und da es schwer sein wird, ein Zusammengehen der beteiligten Hafenplätze resp. ihrer Reederei ad hoc zu erzielen, so empfiehlt es sich vielleicht auch in diesem Falle, wenn der *Schutzverein deutscher Reeder* sein Programm auf diesen Punkt erweitert, denn gerade in ihm sind ja die diesmal bedrohten Interessen sämtlich vertreten.



## Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel.

Unter diesem Titel brachten wir in Nr. 37 v. J. eine kurze Besprechung der Seeamtsverhandlung über die Kohlenexplosion auf der Viermastbark »Hans«, auf einem Schiffe, das zur Verhütung von Kohlenentzündungen und -Explosionen mit dem den Lesern bekannten Gronwald-System ausgerüstet war. Die Verhandlung wurde damals auf Antrag des Reichskommissars bis zur Rückkehr des Kapitäns und der Offiziere vertagt, weil die Aussagen des vernommenen Segelmachers und Bootsmannes nicht genügten, auch nicht klar genug waren, um daraufhin ein endgültiges Urteil über die Ursache der Explosion und, was von erheblich größerer Bedeutung ist, eine Entscheidung über die Eigenschaften flüssiger Kohlensäure als Feuerlöschmittel fällen zu können. Wir hielten diesen Standpunkt durchaus für berechtigt, hat die endgültige Stellungnahme des Seeamtes zu Hamburg doch auf die Beantwortung der Frage Einfluß: ob die in einzelnen deutschen Schiffahrtskreisen vorherrschende Abneigung gegen die Verwendung chemischer Feuerlöschmittel um sich greifen oder ob sie der Erkenntnis Platz machen werde, daß flüssige Kohlensäure den bisher in Anwendung gebrachten Feuerlöschmitteln mindestens gleichwertig, wenn nicht, soweit Wasser in Betracht kommt, überlegen ist, sofern nämlich neben der Feuerlöschwirkung auch der Einfluß des Feuerlöschmittels auf Ladung, Proviant und Einrichtung des Schiffes in Berücksichtigung gezogen wird. Eine richtige Anwendung der Mittel natürlich immer vorausgesetzt.

Unsere damalige Auffassung, wonach eine Vertagung der Seeamtsverhandlung aus angeführten Gründen notwendig gewesen sei, soll einige Leser zu recht wundersamen Äußerungen veranlaßt haben. Hat man sich doch bei der Beurteilung unserer Ausführungen sogar zu der mindestens recht un-

überlegten Vermutung verstiegen, daß der Verfasser jenes und dieses Artikels, weil er auf Grund des damaligen Beweismaterials weder die Unbrauchbarkeit noch gar die Gefährlichkeit des Gronwald-Systems anerkennen wollte, wahrscheinlich an der Verwendung flüssiger Kohlensäure »interessiert« sei. Daß eine derartige Insinuation in diesem Zusammenhang beleidigend ist, scheint jenen Herren, das wollen wir in ihrem Interesse annehmen, gar nicht zum Bewußtsein gekommen zu sein. — —

Was hat nun die zweite am 29. April abgehaltene Verhandlung vor dem Seeamt ergeben? In kurze Worte läßt sich das Urteil nicht fällen, aber es kann vorweg ausgesprochen werden, daß trotz einer wirklich erschöpfenden Beweisaufnahme irgend etwas Nachteiliges gegen die Wirksamkeit, geschweige dann gegen die Verwendung flüssiger Kohlensäure als Feuerlöschmittel nicht vorgebracht werden konnte. Der wiederholt schon erhobene Einwand, er wurde auch hier ausgesprochen, daß Kohlensäure bei 1200° Celsius in knallartige Gase zerfalle und dann statt feuerverhütend explosionsartig wirke, ist natürlich richtig, aber er trifft auch auf Wasser zu, das bekanntlich schon bei 1000° Celsius diese zerstörenden Wirkungen zeigt. Niemand hat bisher aus diesem Grunde vor der Anwendung von Wasser zu Feuerlöschzwecken gewarnt. Es wäre auch töricht, da bei einer Hitze von 1000 bis 1200° Celsius im Schiffsraum überhaupt nichts mehr zu wollen ist.

Bisher war nur von der feuerlöschenden Eigenschaft der Kohlensäure die Rede, über die Regeln ihrer Anwendung ist ebensowenig wie überhaupt über den konkreten Fall gesprochen worden. Aber das sind Fragen für sich, mit denen wir uns erst nach Bekanntgabe des Spruches und seiner Begründung beschäftigen können.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Stevers.

6) Wann liegt *Kondemnation eines Schiffes wegen Seeschadens* vor?

In dem unter 5) mitgeteilten Falle des Dampfers »Emil Berenz« \*) hatte der Reeder außer der Kaskoversicherung auch eine Versicherung auf Frachtgelder und/oder behaltene Fahrt, sowie auf das Interesse durch Mehrwert des Kaskos und/oder sonstiges Interesse geschlossen. Nach den Bestimmungen der Polize sollte der versicherte Betrag als Totalschaden mit 100 pZt. bezahlt werden, falls der Dampfer total verloren gehen — oder nach den Bestimmungen des H. G. B. wegen Seeschadens kondemniert werden — oder falls auch ohne vor-

liegende Kondemnation die Reparaturtaxe 75 pZt. der Versicherungstaxe der Kaskopolize übersteigen würde.

Der Reeder belangte die Assekuradeure auf die volle Versicherungssumme, indem er geltend machte, daß jeder dieser drei Fälle vorliege. Das hanseatische Oberlandesgericht aber wies diese Klage ab, indem es ausführte, daß tatsächlich keiner der drei Fälle gegeben sei. Die Revision des Klägers machte geltend, daß der zweite Fall, der der Kondemnation des Schiffes, zu Unrecht verneint sei, und hatte mit diesem Angriffe Erfolg. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zurückverwiesen, damit

\*) »Hansa« No. 17, S. 199.

über die von den Assekuradeuren eventuell vorgeschützte Einrede der Seeuntüchtigkeit des Dampfers erkannt werde.

Anlangend den Fall der Kondemnation, so stand in tatsächlicher Hinsicht fest, daß der Reeder, als ihn die Assekuradeure zur Reparatur des Dampfers aufgefordert hatten, beim Amtsgerichte zu Danzig beantragt hatte, festzustellen, ob eine Reparaturunwürdigkeit des Dampfers vorliege. Das Amtsgericht hatte darauf nach Anhörung von Sachverständigen beschlossen:

»Der . . . Dampfer »Emil Berenz«, welcher am 15. Januar 1902 auf der Reise von Danzig nach Gloucester in der Ostsee . . . gesunken und am 16. September 1902 wieder gehoben ist, wird für reparaturunwürdig erklärt.«

Die Rechtsmittel, die die Assekuradeure gegen diesen Beschluß einlegten, blieben ohne Erfolg.

Das Oberlandesgericht hatte gleichwohl den Klagegrund der Kondemnation verworfen, weil durch den Beschluß des Amtsgerichts das Schiff zwar für reparaturunwürdig erklärt, die Befugnis zum Verkauf des Schiffes aber nicht erteilt, somit der Fall der Kondemnierung nach dem H. G. B. nicht eingetreten sei. Das Reichsgericht hat diese Anschauung nicht gebilligt.

Die betreffende Klausel der Polize lautet:

»Falls der Dampfer unter Aufhebung der §§ 131 und 137 der Allgem. Seevers.-Bed. von 1867 nach den Bestimmungen des H. G. B. wegen Seeschadens kondemniert wird.«

Hiernach ist der § 131 der Allgem. Seevers.-Bed., der im Verhältnis zwischen Versicherer und Versichertem die Befugnis zum Verkaufe wegen Reparaturunwürdigkeit — im Gegensatze zur Reparaturunfähigkeit — beseitigt, ausdrücklich ausgeschlossen. Demnach ist lediglich das H. G. B. für die Bestimmung des Begriffes »wegen Seeschaden kondemniert« maßgebend. Es bedeutet nichts anderes, als was § 873 H. G. B. — an dessen

Stelle in den Allgem. Seevers.-Bed. der § 131 getreten ist — »Feststellung der Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit« nennt. Der § 873 verweist auf den § 530 als Verfabrensvorschrift. Hieraus folgt aber nicht, daß seine Geltung auf den Fall des § 530 (Befugnis des Schiffers zum Verkaufe des Schiffes) beschränkt ist, so daß die Bedeutung des § 873 sich darin erschöpft, daß in diesem Falle der Verkauf auch dem Versicherer gegenüber Geltung haben solle. Vielmehr regelt der § 873, ohne einen bestimmten Fall der Feststellung der Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit des Schiffes zu bezeichnen, das Verhältnis zwischen Versicherer und Versichertem, wenn dieser bei Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit des Schiffes Entschädigung wegen Totalverlustes fordern will. Der Paragraph betrifft daher zwar auch den Fall, wenn das Schiff außerhalb des Heimatshafens reparaturunfähig oder reparaturunwürdig geworden ist und der *Schiffer* von der ihm durch § 530 erteilten Befugnis Gebrauch machen will. Er gilt aber nicht minder für den Fall, daß die Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit im Heimatshafen, wo jene Befugnis des Schiffers versagt, eingetreten ist, und der *Reeder* von dem Versicherer Ersatz des Totalschadens verlangt. Alsdann kann das Verfahren des § 530 nur insoweit Anwendung finden, als die zuständige Behörde des Heimatshafens die Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit des Schiffes feststellt und sich auf diese Feststellung beschränkt. Die Notwendigkeit eines Ausspruches der Behörde dahin, daß der Reeder zum öffentlichen Verkaufe des Schiffes befugt sein solle, ist nicht vorhanden, weil der Reeder diese Befugnis schon kraft seines Eigentums hat und sie ihm, soweit die Wirksamkeit gegenüber dem Versicherer in Betracht kommt, vom Gesetze selbst (§ 873) ausdrücklich beigelegt ist.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 27. Februar in Sachen Rodenacker :/ Nordd. Versicherungs-Gesellschaft & Gen. Rep. I. 441/04.

## Nachtsignale.

Es gibt manigfache Gesprächsstoffe, die, nachdem sie die Aufmerksamkeit der Fachkreise eine Weile sehr intensiv in Anspruch genommen haben, lautlos von der Tagesordnung verschwinden, um später, vielleicht in etwas verändertem Gewande wieder aufzutauchen. Recht oft ist damit erwiesen, daß sich in der Sache, um die der Meinungsaustausch stattfand, vorgefaßtes Urteil, Tradition oder der Haug am Hergabachten gegen angestrebte Neuerungen erfolgreich behauptet haben und daß die Vertreter der unterlegenen Ansicht, weil sie glauben für eine gesunde Idee einzutreten, jede Gelegenheit benutzen, wieder darauf zurückkommen. Das ist, wie gesagt, häufig der Fall. Es können aber auch schwerwiegende Bedenken wirtschaftlicher oder sozialpolitischer Natur der Durchführung neuer Pläne hinderlich im Wege gestanden haben. Von diesen Fällen, die zu den Ausnahmen gehören, wollen wir nicht

sprechen, sondern uns mit einem der zuerst charakterisierten, zu denen auch die Nachtsignale gehören, beschäftigen.

Es ist nur wenige Jahre her, als, veranlaßt durch die Versuche mit den Behr'schen Signalen, die Forderung von verschiedenen Seiten zur Einführung eines Nachtsignalsystems geltend gemacht wurde. Das Morsesystem, das die Flaggen als Verständigungsmittel bei Tage durch verschiedenartige Reihenfolge zweier Lichtblitze während der Nacht ersetzen soll, wird aller Wahrscheinlichkeit nach niemals allgemeine Einführung in der Handelsmarine finden. So durchdacht es ist und so einfach seine Verwendung durch erprobte Hände, die in ständiger Übung bleiben, auch sein mag, bei ungeschulten Personen, wie sie die Mehrzahl der Schiffsleute auf Handelsschiffen nun einmal ist, wird das Morsesystem kaum jemals den Zweck erreichen, der mit ihm angestrebt wird. Weil

Eser Werdegang erkannt wurde, andererseits aber ein gewisses Bedürfnis nach einem Verständigungsmittel bei Nacht nicht ganz in Abrede gestellt werden konnte, wurden Nachtsignalsysteme zusammengestellt, die den Verhältnissen in der Kauffahrtei Rechnung tragen sollten. Einfach, weitsichtig und zuverlässig mußten die einzelnen Signale sein, wollten ihre Urheber überhaupt auf Erfolg rechnen. Drei Bedingungen, die wie sich bald herausstellte, nicht leicht zu erfüllen waren.

Die Behr'schen Signale, hell- und weitleuchtende Blitze und Kugeln, erfüllten die eine Bedingung, weitsichtig zu sein, vollkommen, auch in bezug auf ihre Zuverlässigkeit ließ sich nach einigen vorgenommenen Änderungen nichts Stichhaltiges mehr einwenden. Dagegen blieb auf dem System der Vorwurf haften, daß es nicht einfach genug konstruiert sei, um allgemein eingeführt werden zu können. Wir haben wiederholt diesen Einwand zu entkräften versucht und, dem Vorschlage des Erfinders folgend, eine probeweise Einführung auf Lloyds-Stationen und auf einigen Schiffen befürwortet. Die Stimmung war dagegen, unsere Ratschläge verhallten erfolglos. Ob diese Beurteilung richtig war, wir möchten es auch heute noch bezweifeln. Ein Versuch, zumal er noch kostenlos sein sollte, hätte wohl unternommen werden können.

Seit wir zum letzten Male hier über die Behr'sche Erfindung, als Schluß eines lebhaft gepflogenen Gedankenaustausches über Nachtsignale sprachen, sind beinahe drei Jahre ins Land gegangen. In der Zwischenzeit wurde über das Thema »Nachtsignale« nichts gehört, bis vor kurzem Herr Simon, I. Offizier der Hamburg-Amerika Linie mit seinem auf S. 477 vorigen Jahres von einem Mitarbeiter näher besprochenen Vorschlag hervortrat. Halten wir zur Prüfung der Eigenschaften seines Systems die drei vorher genannten Bedingungen aufrecht: weitsichtig, einfach, zuverlässig. Welche von diesen erfüllt das neue System? Auf Weitsichtigkeit können die einzelnen Signale, weil sie durch einfache Lampen gegeben werden sollen, keinen besonderen Wert legen, auch machen sie uns diesem Grunde nicht darauf Anspruch, Verständigungsmittel zwischen Signalstationen und Schiffen zu sein. Sie sollen nur auf Schiffen Anwendung finden. Immerhin laßt der Erfinder, daß die Sichtbarkeit der Lampensignale bedeutend größer sei, als am Tage die Erkennbarkeit von Flaggen. Bei stillem Wetter hat er gewiß Recht, bei Briesen ist sich diese Behauptung nicht ohne weiteres aufstellen. Der Grad der Erkennbarkeit der Flaggen hängt von dem jeweiligen Stand der Sonne zur Stellung des Beobachters und auch von der Windrichtung ab. Für die Sichtbarkeit von Nachtsignalen kommt außer der Luftsichtigkeit zunächst die Beschaffenheit der zu Signalen verwandten Lampe in Betracht, während für die Anwendbarkeit der Signale, und dieser Punkt scheint nicht genügend berücksichtigt zu sein, wesentlich die Lage des deren Schiffes maßgebend sein wird. Bei zwei einander gegenkommenden Schiffen, insbesondere bei Dampfern, müßte die Vermeidung von Mißverständnissen (mit dem Toplicht) als wahrscheinlich häufig später mit Signalisieren begonnen werden, als es am Tage mit Flaggen geschehen könnte. Dadurch läßt die Behauptung über größere Sichtbarkeit, falls sie bei Lampen gegenüber Flaggen überhaupt vorhanden ist, eine Einschränkung.

Und nun die Prüfung des Signalsystems auf Einfachheit und Zuverlässigkeit. Herr Simon sagt zur Anleitung für die Anwendung seiner Signale:

1) Jede Signalfolge hat als Nachtsignal die Nummer ihrer Alphabettfolge in römischen Ziffern. — Diese Ziffern werden durch weiße Lichtblinke nach einander gegeben und zwar:

- die I'en durch sehr kurze Blinke (von ca. 1 s)
- » V'en » mittlere » ( » höchstens 5 s)
- » X'en » lange » ( » ca. 10 s)

2) Lasse die Pausen zwischen den Blinken einer Nummer ca. 1 s dauern und mache nach jeder fertigen Nummer etwa  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Minute Pause.

3) Nach jedem fertigen Signal (»Heiß« am Tage) warte bis Antwort: »Verstanden« oder »Nicht verstanden« erfolgt ist.

Darnach wird der Buchstabe A durch einen kurzen Blink von ca. einer Sekunde Dauer, Z durch zwei Blinke von je zehn Sekunden, einen von fünf Sekunden und einen von einer Sekunde Dauer dargestellt. So lange es sich um eine fortlaufende Abwechselung kurzer, mittlerer und langer Blinke und auch noch wie bei Z um eine einmalige Wiederholung desselben Blinkes handelt, mögen die Signale die hier gestellten Ansprüche erfüllen. Sie sind einfach, zuverlässig und auf geringe Entfernung gut auszumachen. Diese Eigenschaften werden unsomewhat beeinträchtigt, je häufiger ein und derselbe Blink, der kurze kommt hier nur in Betracht, nacheinander wiederholt werden muß, wie bei d, i, n, s, und x, wo vier und, wenn auch weniger, wie bei c, h, m, r und w, wo drei kurze Blinke hintereinander folgen. Wir befürchten hierbei weniger Irrtümer beim Abgeben als beim Ausmachen der Signale. Hauptsächlich dann, wenn beispielsweise in einem Vier-Buchstaben-Signal mehrere Buchstaben mit vierfachen Blinken vorkommen. Um mißverständliche Auffassungen zu vermindern, wäre vielleicht eine größere Pause, als die Sekunde zwischen einsekundigen Blinken zu empfehlen. Jedoch der Zweck dieser Ausführungen war nicht die gegebene Anregung, sondern der Vorschlag, das Simon'sche Signalsystem auf die Verwendung dringender Mitteilungen zu beschränken und die einzelnen Signale, weil sie dann vermindert werden könnten, einfacher zu gestalten.

Was ist der eigentliche Zweck eines Nachtsignalsystems für die Kauffahrtei und weshalb liegt ein Bedürfnis, falls überhaupt, für seine Einführung vor? Doch nicht, um sich, wie mit Flaggen, allgemeine Mitteilungen machen zu können — die haben Zeit bis es Tag wird und Flaggen verwandt werden können — sondern doch wohl nur, um andere Schiffe über dringende eigene Wünsche, über Gefahren in Kenntnis zu setzen oder Abhilfe von ihnen zu erbitten.

Ist diese Beurteilung über den Zweck eines Nachtsignalsystems richtig, dann können mit der Anzahl wünschenswerter Signale auch die Signalebuchstaben beträchtlich vermindert werden. Wie der Vorschlag durchzuführen ist, wird allerdings Sache eingehender Prüfung sein müssen. Wir können sie nicht vornehmen, aber vielleicht beschäftigt sich Herr Simon gelegentlich mit dieser Anregung. In der Oktober-Nummer des Nautical Magazin findet er unter dem Titel »Night Signals in the Merchant Service« eine Abhandlung, die es ihm sehr erleichtern würde, sein System auf die von uns hier empfohlene Grundlage zu bringen.

In der englischen Monatsschrift schlägt ein Herr Benjamin Chave, I. Offizier in der Union Castle Line, die Einführung eines Nachtsignalsystems vor, das aus vier farbigen Lampen bestehen soll. Mit diesen will er im Ganzen 109 verschiedene Signale abgeben. Sie sollen nur wichtige Mitteilungen enthalten und eine Ergänzung der Notsignale darstellen. Da nun die weißen Blinke, wie sie Herr Simon vorschlägt, zweifellos den Vorzug vor farbigen Lampen haben, zumal diese an der Stelle, wo am Tage Flaggen gezeigt werden, zur Anwendung kommen sollen, ließe sich unter Verwendung der Simon'schen Signalkörper und unter Ausnutzung der Chave'schen Vorschläge vielleicht ein Nachtsignalsystem konstruieren, das Aussicht auf allgemeine Einführung hätte.



## Die deutsche Flagge in europäischen Ländern und Häfen.

Das Kaiserlich Statistische Amt hat sich durch die Herausgabe eines umfangreichen Werkes mit dem obigen Titel ein großes Verdienst erworben.

In den Jahressbänden der Statistik des Deutschen Reichs wird der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen, nach Küstengebieten und für das Reich im ganzen, sowie nach Herkunfts- und Bestimmungsländern und Flaggen veröffentlicht; außerdem werden die Seereisen deutscher Schiffe dargestellt. Die Bedeutung der deutschen Seeschifffahrt läßt sich aber erst dann richtig würdigen, wenn außer dem Anteil der deutschen Flagge an dem Seeverkehr Deutschlands auch ihr Anteil an dem Seeverkehr der außerdeutschen Länder in Betracht gezogen und mit dem Seeverkehr der Schiffe anderer Staaten in Vergleich gestellt wird. Für diese Zwecke ist es nicht erforderlich, den Schiffsverkehr nach sämtlichen einzelnen Flaggen nachzuweisen, es genügt, wenn neben der Darstellung des Seeverkehrs eines Landes und des Anteils der Schiffe deutscher Flagge der auf die Schiffe des betreffenden Landes und der am Seeverkehr am stärksten beteiligten britischen Flagge fallende Seeverkehr angegeben wird. Von Wichtigkeit ist es aber, nicht nur den Anteil der verschiedenen Flaggen am Seeverkehr in einem einzelnen Jahre zu zeigen, sondern die Entwicklung dieses Seeverkehrs in einer Reihe von Jahren.

Geleitet von diesem aner kennenswerten Gesichtspunkt, ist der Seeverkehr der außerdeutschen europäischen Länder und ihrer wichtigsten Häfen seit dem Jahre 1898 unter Angabe des Gesamtverkehrs und des Anteils der einheimischen, deutschen und britischen Flagge zahlenmäßig dargestellt. Der Gesamtverkehr hat eine Sonderung in einkommende und abgehende Schiffe mit Ladung oder Ballast gefunden. Eine mit Überlegung durchgeführte Arbeit; ein reiches Quellenmaterial für den Statistiker, der die einzelnen Angaben zu wissenschaftlichen Vergleichszwecken verwerten kann. Für uns kommt mehr die praktische Seite der Frage in Betracht, so daß wir uns nach kurzen Vorbemerkungen über jedes der bearbeiteten Länder auf eine Wiedergabe des Gesamtverkehrs (durchweg ausgedrückt in Netto-R.-T.) des letzten Berichtsjahres und bei dem Verkehr der einzelnen Häfen darauf beschränken, ihn nebst dem Anteil der einheimischen, deutschen und britischen Flagge wiederzugeben.

Zur Darstellung gebracht ist der Schiffsverkehr von Rußland (1902\*), Finnland (1902), Schweden (1902), Norwegen (1902), Großbritannien (1903), Niederlande (1902), Belgien (1903), Frankreich (1902), Dänemark (1903), Spanien (1902), Portugal (1902), Italien (1903), Österreich (1902), Ungarn (1902) und von den Balkanstaaten. Halten wir uns an diese Reihenfolge, dann ergibt sich in knapper auszugsweiser Form aus dem umfangreichen Zahlenwald, wie er für jedes der aufgezählten Länder und seiner namhaftesten Häfen dort angegeben ist, das nachstehende Bild:

**Rußland.** Die im Fischereibetrieb ankommenden und abgehenden Fahrzeuge sind im Seeverkehr nicht inbegriffen. Es sind ferner nur die Schiffe mit einem Nettoraumgehalt von mindestens 20 Reg.-Tons aufgenommen worden. Unter den am Auslandsverkehr der Häfen der vier russischen Meere beteiligten Flaggen nahm die deutsche im Jahre 1902 die zweite Stelle ein, denn von dem 16 899 876 Reg.-Tons betragenden Gesamttraumgehalt aller unmittelbar vom Auslande angekommenen oder nach dem Auslande abgegangenen Schiffe entfielen auf sie 1 922 476 Reg.-Tons. Übertroffen wurde sie nur von der britischen Flagge und zwar sehr erheblich, mit

\*) Die Jahreszahl in Klammern bedeutet das letzte Berichtsjahr.

\*\*) Die obere Zahl bedeutet die Schiffsanzahl, die untere den Raumgehalt, ausgedrückt in Netto Reg.-Tons.

6 651 125 Reg.-Tons, während die russische mit 1 872 411 Reg.-Tons die dritte Stelle inne hatte. Am Auslandsverkehr der einzelnen Meere im besonderen nimmt die deutsche Flagge einen sehr verschiedenen Anteil, was durch die geographische Lage dieser Meere zu Deutschland und zu den übrigen Seeschifffahrt treibenden Ländern mitbedingt wird. In dem genannten Jahre stand sie an dritter Stelle im Verkehr zwischen den Häfen des Weißen Meeres und dem Auslande mit 130 528 Reg.-Tons, und zwar hinter der britischen mit 243 849 und der norwegischen mit 157 108 Reg.-Tons; ihr folgten die schwedische mit 104 998 und sodann die russische mit 82 135 Reg.-Tons. Sehr stark, 1 400 380 Reg.-Tons, war der Anteil der deutschen Flagge an dem 5 798 591 Reg.-Tons betragenden Verkehr der russischen Häfen der Ostsee mit dem Auslande; größer war nur der Anteil der britischen Flagge mit 1 331 400 Reg.-Tons. Der deutschen am nächsten kam die dänische Flagge mit 1 298 275 Reg.-Tons, sodann die russische mit 590 926 Reg.-Tons. Im Auslandsverkehr der Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres fand sich die deutsche Flagge an sechster Stelle mit 345 197 Reg.-Tons. Voran ging ihr die britische Flagge mit 4 836 327 Reg.-Tons, die griechische mit 1 013 226, die italienische mit 992 034, die russische mit 896 788 und die österreich-ungarische mit 550 694 Reg.-Tons. Die dritte Stelle endlich hatte die deutsche Flagge im Auslandsverkehr der Häfen des Stillen Meeres mit 46 711 Reg.-Tons; sie folgte hier der russischen Flagge mit 32 190 Reg.-Tons und der japanischen mit 242 802 Reg.-Tons.

Folgende Häfen mit ihrem Verkehr und dem Anteil der russischen, deutschen und britischen Flagge sind erwähnt:

	Gesamtverkehr	Russ. Flagge	Deutsche Flagge	Britische Flagge
Archangel ....	1296 **)	574	84	1
	594 739	73 056	80 445	1
Petersburg ....	2754	394	545	1
	2 104 399	170 926	414 242	1
Riga .....	2743	450	753	1
	1 710 375	207 017	425 129	41
Reval .....	708	112	191	1
	482 313	66 894	107 780	16
Odessa .....	1667	442	74	1
	2 805 971	588 105	123 234	136
Wladiwostock .	524	193	27	1
	672 716	290 268	46 371	38

**Finnland.** Die zum Zwecke der Fischerei ankommenden und abgehenden Fahrzeuge sind in der finnländischen Seeschifffahrtsstatistik nicht erwähnt. Während bei »Finnland ganzes« der Verkehr unmittelbar mit dem Auslande nachgewiesen ist, enthalten die Verkehrsnachweise der Häfen die Schiffe, welche diese Plätze im Auslandsverkehr zu Hauptzwecken angelaufen haben. Die deutsche Flagge nahm im Seeverkehr Finnlands mit dem Auslande im Jahre 1902 die zweite Stelle mit 533 646 Reg.-Tons ein; voran stand nur die finnländische mit einem Anteil von 1 842 635 Reg.-Tons. Der Gesamtverkehr mit dem Auslande belief sich im Jahre 1902 auf 19108 Schiffe mit 2 157 479 einkommend und 8759 2066 593 Netto Reg.-Tons ausgehend.

Der Schiffsverkehr der einzelnen Häfen gestaltete sich folgender Weise:

	Gesamtverkehr	Finnische Flagge	Deutsche Flagge	Britische Flagge
Helsingfors ...	2037	1292	282	1
	698 537	504 121	111 342	15
Hango .....	1295	1111	56	1
	580 651	506 833	34 412	10
Abo .....	1421	914	176	1
	575 877	330 151	111 524	20

**Schweden.** Eine Mindestgröße der gezählten Fahrzeuge ist nicht ersichtlich. Im Fischereibetriebe tätige Schiffe sind nicht nachgewiesen. Die auf Grund dieser Statistik

Nachweisung umfaßt sowohl bei »Schweden im ganzen«, wie bei den Häfen nur den Verkehr unmittelbar mit dem Auslande. Schiffe also, welche auf einer Fahrt von oder nach dem Auslande mehrere schwedische Häfen anlaufen, werden nur in einem von ihnen gezählt. Unter den am Schiffsverkehr Schwedens mit dem Auslande beteiligten Staaten stand Deutschland im Jahre 1902 an dritter Stelle mit 1784 993 Reg.-Tons. Es wurde übertroffen von Schweden, dessen Anteil 8018 299 Reg.-Tons betrug und von Dänemark, das mit 3 725 896 Reg.-Tons am Gesamtverkehr beteiligt war. Der Gesamtverkehr betrug 37 336 einkommende Schiffe mit 8 857 826 T. und 37 028 ausgehende mit 8 861 372. An ihm waren beteiligt:

	Gesamt- verkehr	Schwed. Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Stockholm . . . .	3545	1079	335	192
Malmo . . . . .	1 411 584	517 806	193 274	180 365
	12 734	7536	406	81
Wien . . . . .	3 132 541	1 760 437	78 616	80 132
	10 361	2993	270	13
Helsingborg . . .	2 180 301	312 532	30 530	19 915
	4969	2860	96	360
Göteborg . . . .	2 233 623	1 388 024	37 110	363 762

**Norwegen.** Eine Mindestgröße der gezählten Schiffe wird nicht angegeben und sowohl für den Gesamtverkehr wie den der einzelnen Häfen nur der »Verkehr unmittelbar mit dem Auslande« zur Darstellung gebracht. Für die vorliegende Nachweisung konnte die Schiffsbewegung in den norwegischen Häfen aus der amtlichen Veröffentlichung nicht erschöpfend entnommen werden, so daß einige erhebliche Lücken bleiben. Die norwegische Statistik legt nämlich bei der Darstellung des Verkehrs nach verschiedenen Gesichtspunkten in dem einen Falle mehr Wert auf die Zahl der Schiffe und läßt deshalb ihren Raumgehalt unberücksichtigt, in dem anderen Falle dagegen mehr Wert auf den Nettoräumgehalt, ohne anzugeben, auf wieviel Fahrzeuge dieser sich verteilt. So wird bei dem Nachweise der Segelschiffe und Dampfschiffe im Gesamtverkehr Norwegens neben der Zahl und dem Raumgehalt der Schiffe überhaupt nur die auf die beladenen Segelschiffe und die beladenen Dampfschiffe entfallende Tonnage (de ladte Fartøiers Tonnage) angegeben. Bei der Darstellung des Verkehrs im Bereiche der einzelnen Zollämter (Häfen) nach Flaggen wird nur die Zahl der beladen und der in Ballast angekommenen oder abgegangenen Schiffe aufgeführt. Unter den an der Schiffsbewegung Norwegens mit dem Auslande im Jahre 1902 beteiligten Flaggen befand sich die deutsche mit 152 597 Reg.-Tons an fünfter Stelle. Die erste nahm mit nicht weniger als 4 292 130 Reg.-Tons die Landesflagge ein. In weitem Abstände folgte ihr als nächste die dänische Flagge mit 729 446 Reg.-Tons, dieser die britische mit 703 988 Reg.-Tons und an vierter Stelle die schwedische Flagge mit 390 324 Reg.-Tons. Der Gesamtverkehr bezifferte sich auf 13 162 einkommende Schiffe mit 3 250 724 T. und auf 13 122 ausgehende mit 2 400 652 T. Hiervon fallen auf:

	Gesamt- verkehr	Norw. Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Kristiania . . . .	3709	1808	50	265
	1 669 360	—	—	—
Bergen . . . . .	1393	976	14	101
	767 063	—	—	—
Trondheim . . . .	821	490	76	151
	486 167	—	—	—

**Großbritannien.** Die Zahlen über den britischen Seeverkehr sind in dem alljährlich vom Board of Trade veröffentlichten Tabellenwerk Annual Statement of the United Kingdom erhalten. Es ist darin eine Mindestgröße der zu zählenden Fahrzeuge nicht angegeben. Von Fischerfahrzeugen sind die am Walfischfang und der Tiefseefischerei dienenden inbegriffen. Zur britischen Flagge sind auch die in den britischen Gewässern heimathberechtigten Schiffe gerechnet. Die deutsche Flagge behauptete im Jahre 1903 den dritten Platz mit 6 178 338

Reg.-Tons Anteil am Gesamtschiffsverkehr mit dem Auslande; der britischen Flagge gehörten nicht weniger als 69 211 973 Reg.-Tons an, während auf die norwegische 6 846 093 Reg.-Tons der Verkehrstonnage entfielen. Dieser Vorsprung der Schiffe unter norwegischer Flagge vor den deutschen Schiffen beruht auf dem stärkeren Anteil der norwegischen Segelschiffe, während bei den Dampfern die deutsche Flagge die norwegische übertrifft (5 747 348 gegen 5 175 619 Reg.-Tons). Der Gesamtverkehr (1903) belief sich auf 65 484 einkommende Schiffe mit 52 515 132 T. und auf 64 381 ausgehende mit 53 104 212 Netto-Reg.-Tons. Von diesem fallen auf:

	Gesamt- verkehr	Engl. Flagge	Deutsche Flagge
Blyth . . . . .	3612	1012	349
Newcastle, North- und South Shields . . .	2 382 148	759 282	573 370
	10 366	4775	1038
	9 021 217	4 921 506	812 990
Hull . . . . .	5877	3320	325
	4 686 918	3 114 623	233 392
	20 259	10 835	1811
London . . . . .	19 063 629	12 776 735	1 179 061
	4253	3621	145
Southampton . . . .	3 758 801	2 308 069	480 051
	2646	1357	126
Newport . . . . .	2 712 574	1 596 551	138 320
	10 197	6392	379
Cardiff . . . . .	13 179 156	9 247 948	450 463
	3986	1146	180
Swansea . . . . .	2 470 614	1 324 852	166 811
	6446	5233	115
Liverpool . . . . .	14 499 618	13 232 610	129 422
	2824	2138	33
Glasgow . . . . .	4 297 054	3 601 615	25 290

**Holland.** Von den im Auslandsverkehr der Niederlande im Jahre 1902 angekommenen und abgegangenen Schiffen mit einem Gesamtumfang von 18 916 921 Reg.-Tons gehörten 3 250 744 Reg.-Tons der deutschen Flagge an, welche damit die dritte Stelle im niederländischen Auslandsverkehr inne hatte. Die erste Stelle nahm die britische Flagge mit 6 587 798 Reg.-Tons ein, die zweite die Landesflagge mit 5 577 750 Reg.-Tons. Der Gesamtverkehr verteilte sich auf:

	Gesamt- verkehr	Holländ. Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Amsterdam . . . .	3573	1714	399	976
	2 943 279	1 293 125	477 867	812 534
	11 797	2258	2409	4869
Rotterdam . . . .	11 781 474	2 613 606	1 868 523	4 584 058

**Belgien.** Ein Minimalumfang der zu zählenden Schiffe ist nicht angegeben. Die im Betriebe der Seefischerei angekommenen und abgegangenen Fahrzeuge sind nicht inbegriffen. Da ferner die Statistik die fremden Flaggen gesondert nur beim Verkehrsnachweis des ganzen Landes, nicht bei dem der einzelnen Häfen angibt, ist es nicht möglich, auf Grund der amtlichen belgischen Veröffentlichung den Anteil der deutschen Schiffe an der Schiffsbewegung im Hafen von Antwerpen darzustellen. Der Seeschiffsverkehr Belgiens mit dem Auslande findet überwiegend unter fremder Flagge statt. Weit voran steht hier die britische Flagge (mit einem Anteil von 9 793 223 Reg.-Tons des Gesamtverkehrs im Jahre 1903). Ihr folgt an zweiter Stelle die deutsche Flagge (im Jahre 1903 mit 5 028 515 Reg.-Tons). Im weiteren Abstände kommt dann die Landesflagge (im Jahre 1903 mit 2 719 634 Reg.-Tons). Der Gesamtverkehr betrug an einkommenden Schiffen (in 1903) 3044 mit 10 910 632 T. und an ausgehenden 9059 mit 10 934 285 T. Nach dem Handelsarchiv war der Schiffsverkehr von Antwerpen (1901) nebst Beteiligung der drei Flaggen:

	Gesamt- verkehr	Belgische Flagge	Deutsche Flagge	Englische Flagge
Antwerpen . . . .	5209	348	1005	2742
	7 510 938	496 452	2 069 042	3 640 641

(Schluß folgt.)

## Schiffbau.

### Baunanträge.

Die Firma M. Struwe in Blankenese hat der Werft von Heory Koch in Lübeck den Bau eines Frachtdampfers von Mk. 480 000 in Auftrag gegeben. Das Schiff soll **Landrat Schlieff** heißen.

Für die Atlas-Gesellschaft haben Seebeck, Bremen, und der Vegesacker Vulkan je einen **Dampfer von 2000 T.** in Bau genommen.

### Stapellänfe.

Der von der Firma Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft **»Neptun«** in Bremen erbaute Dampfer **»Pluto«** lief am 22. April vom Stapel. Das Schiff mißt: 242' 0"  $\times$  36' 3"  $\times$  17' 6"; Lade-fähigkeit 2100 T. Die Maschine ist nach dem Dreifach-Ex-pansions-system erbaut und leistet 700 ind. Pferdekkräfte, wodurch dem Dampfer eine Geschwindigkeit von ca. 9½ Knoten ver-liehen werden soll. Der Hauptkessel hat 210 qm Heizfläche und ist für 12½ Atm. Überdruck konstruiert.

Am 24. April wurde auf der Werft von Harland & Wolff in Belfast der für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie in Bau genommene Dampfer **»Amerika«** vom Stapel gelassen. Das Riesenschiff mißt: 670  $\times$  74  $\times$  52' 7". Die Brutto-Reg.-Tonnage beträgt 22 500 und die Netto-Reg.-Tonnage 16 000 T. Das Gesamtgewicht des Schiffes ist ungefähr 41 000 T. Die Besatzung wird aus 550 Mann bestehen. Die Kabinen I. Klasse fassen 800, die II. Klasse 300 und die III. Klasse 250 Personen, während im Zwischendeck 2300 Personen befördert werden können. Unter den Neuerungen sind besonders die bereits erwähnten elektrischen Aufzüge und das Restaurant, in dem die Passagiere à la carte speisen können, zu erwähnen. Von den 8 Decks sind die oberen drei ausschließlich für Promenaden reserviert. Die Höhe des Schiffes ist vom Kiel bis zum Boot-deck 77 Fuß 6 Zoll, während auf dem Stapel liegend die Distanz vom Grunde bis zur Oberkante der Back über 90 Fuß betrug. Die vierfache Expansionsmaschine wird etwa 17 000 P. S. indizieren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 19 bis 20 Knoten geben.

Auf der Germaniawerft in Kiel lief am 30. April ein für die Reederei L. Possehl & Co. in Lübeck erbauter **Fracht-dampfer** vom Stapel. Das Schiff mit einer Tragfähigkeit von 6250 T. bei 22' 6" Tiefgang mißt: 104,32  $\times$  14,17  $\times$  8,42 m. Die Maschine, eine dreifache Expansionsmaschine, die ebenfalls die Germaniawerft gebaut hat, ist für eine Leistung von 1750 indizierten Pferdekkräfte gebaut.

Auf der Neptunwerft, Rostock, lief am 29. April der für die Firma H. C. Horn, Schleswig, erbaute Dampfer **»Frida Horn«** glücklich vom Stapel. Die Hauptabmessungen des Dampfers sind: 224'  $\times$  33' 6"  $\times$  16' 4". Der Dampfer, der nach den Regeln des Germanischen Lloyd erbaut ist, erhält die Klasse "100 A 4 L (E) und besitzt eine Tragfähigkeit von 1500 T. Das Quarterdeckschiff, das mit allen modernen Ein-richtungen, Doppelboden, Kimmkielen, wasserdichten Schotten etc. ausgerüstet ist, eignet sich auch insbesondere für Fruchtfahrt und Holztransporte. Die dreifache Expansionsmaschine von ca. 750 Pferdekkräfte verleiht dem Schiffe im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von reichlich 10 Knoten.

### Probefahrten.

Der Dampfer **»Admiral Tirpitz«**, auf der Werft von G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven gebaut und für die Fahrten zwischen Singapore-Shanghai bestimmt, hat am 29. April eine

Maschinenprobe zur vollsten Zufriedenheit bestanden. Das Schiff gelangt Mitte Mai zur Ablieferung.

Nach dem Jahresbericht der Stettiner Maschinenbau A.-G. **»Vulkan«** sind die Ertragnisse nicht gegen das Vor-jahr zurückgeblieben. Über die in Hamburg zu errichtende Zweigniederlassung heißt es, daß die Gesellschaft wegen Er-richtung einer Zweigniederlassung in der Nähe der Nordsee vor endgültigen Entschlüssen stehe, die Direktion hofft, den Aktionären schon in der Generalversammlung bestimmte Vorschläge unterbreiten zu können. Der Bruttogewinn beträgt Mk. 4 181 823 (1903 Mk. 4 091 547) und der Reingewinn Mk. 2 174 963 (1903 Mk. 2 171 591). Der Reingewinn soll wie folgt verwendet werden: 14 pZt. Dividende Mk. 1 400 000 wie im Vorjahr, Reservefonds Mk. 291 752 (107 704), Garantiefonds Mk. 250 000, Dotation Mk. 37 100 (Mk. 22 775), Pensionsfonds Mk. 60 000 (Mk. 50 000), Tantieme Mk. 111 111 (wie im Vorjahre), Ausstellungskonto Mk. 25 000 (Mk. 30 000).

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft **»Nordsee«**, deren Anlagen durch eine Feuersbrunst zerstört sind, wird bis zur Wiederherstellung ihrer abgebrannten Ba-llichkeiten in Nordenham ihr Versandgeschäft zum Teil von Geestemünde aus betreiben. Sie hat in der Halle III im dortigen Fischereihafen von der Firma V. Putz 2 Abteilungen gemietet. Ferner hat sie sich einige leerstehende Räume am Alten Hafen in Bremerhaven gesichert.

Der Altonaer Seeschiffahrtsverkehr wies im Jahre 1904 die Zahl von 1213 angekommenen Schiffen mit 232 900 Reg.-Tons auf, 1903 wurden 953 Schiffe mit 187 442 Reg.-Tons angeschrieben, es hat also im vergangenen Jahre eine ganz beträchtliche Steigerung der den Altonaer Hafen anlaufenden Tonnage stattgefunden.

Nachdem Verhandlungen auf dem Einigungsamt des bremischen Gewerbegerichtes zwischen Vertretern der A.-G. **»Weiser«** und Mitgliedern des Arbeitsaus-schusses stattgefunden haben und schon einen Ausgleich durchblicken ließen, wurde die Hoffnung auf Beseitigung der schwebenden Differenzen am nächsten Tage durch ein Schreiben des Arbeitsausschusses getäuscht, wonach weitere Zugeständnisse, als sie der Direktor der Werft vor dem Einigungsamt gemacht hatte, geordert wurden. Hierauf erklärte die Werft nicht ein-gehen zu können und die Arbeiter am 29. April zu entlassen.

Als Grund der Strandung des Fischdampfers **»Aegir«** gibt das untersuchende Seeamt an, daß infolge eines Mißverständnisses des Rudermannes, während dreier Stunden ein um anderthalb Striche zu östlicher Kurs gesteuert worden ist. Dem wachhabenden Steuermann R. trifft deshalb die Schuld an diesem Unfall, weil er während dreier Stunden den Kurs des Schiffes nicht kontrolliert hat, auch nicht auf die Unterscheidungsmerkmale zwischen Vinga-Feuer und Lasö-Trindel-Feuer geachtet und deshalb die Feuer verwechselt hat.

Die Arbeiten an der Verlängerung und Verbreite-rung des Piers in Brake sind jetzt fertig gestellt und der Pier ist in seinem vollen Umfange dem Betriebe übergeben. Er hat eine Länge von 460 m, bei einer Breite von 13 m.

### Ausland.

Nach dem Betriebsausweis des Manchester Kanal-amtes betrug der Ausfall an Einnahmen im I. Quartal 1800 £ gegenüber der gleichen Zeit im Vorjahre. Das in



Hambroster angelegte 2700 Fuß lange, 250 Fuß breite und 15 Fuß tiefe neue Dock ist fertiggestellt, doch kann es erst nach der vorgenommenen Vertiefung des Kanals um 2 Fuß in Betrieb genommen werden.

Die seit 1841 bestehende Glasgower Werft von R. Napier and Sons, lange Zeit berühmt durch vorzügliche Konstruktionen, hat ihren Betrieb eingestellt. An Käufern für das Terrain hat es nicht gefehlt, wenn es bisher zu Abschlüssen nicht gekommen ist, dann lag es an der Höhe der geforderten Entsumme.

Der nächste internationale Schiffahrtskongress wird wahrscheinlich in diesem Sommer in Lüttich abgehalten werden. Jedenfalls werden die Mitglieder durch den Vorstand um Zustellung ihrer Referate bereits vom General-Sekretär Chevalier Pesce, Rue de Mathurins, Paris, aufgefordert.

Durch ein Urteil des Appellgerichtes in Genua wurde bestimmt, daß die Heuern der Mannschaft eines abandonierten Schiffes vom Tage des Verlassens ab von der Versicherungsgesellschaft zu zahlen sind.

## Vermischtes.

**Navigation auf einem australischen Schiffe.** Auf der *„Fanny“* haben idyllische Zustände geherrscht. Sie war nach Noumea von Sydney aus bestimmt, ankerte aber nach schwächlicher Fahrt in Rarotonga, das die Schiffsführung, da ihr das Auflösen von Noumea mißlungen war, als Huon (Surprise) bezeichnete. Als der in Rarotonga ansässige britische Vizekonsul die Besatzung über ihr Mißverständnis aufklärte, kam es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Schiffsführung und Mannschaft. Der Kapitän und seine Steuerleute führten die Besteckvernetzung auf ungewöhnliche Stromverhältnisse zurück, die Leute auf Alkohol. Aus einem längeren Wortstreit, er sich nun vor dem Beamten zwischen beiden Parteien entspann, entnahm dieser, daß in der Kajüte zwar mehr Alkohol als im Logis konsumiert sein mußte, daß die Leute aber noch für reichliche Getränkebestände verfügten, was bei den Achterkisten zu ihrem Leidwesen nicht mehr zuträfe. Da er für die Weiterfahrt Eigentumsstreitigkeiten und abnormale Besteckvernetzen befürchtete, schickte er einen Lotsen an Bord, und das Schiff zur Zufriedenheit Aller glücklich nach Noumea abließ.

**Ein Bureau für die Elbbawärtslotsen** ist (Vorsetzen 11, I.) Hamburg am 2. Mai als Ergebnis der Verhandlungen eröffnet worden, die zur Herstellung einer Einigkeit, an der es aber mangelte, seit längerer Zeit gepflogen worden sind. (Wir lesen auf unsere Ausführungen in No. 36, 1904, hin. D. R.)

**Ein interessantes Experiment von Thermit-Schweißung.** Kaiserdock zu Bremerhaven fand am 25. April eine interessante Verwendung des Thermits zur Reparatur eines Dampfes statt. Der Dampfer des Norddeutschen Lloyd *„Friedrich der Große“* hatte nämlich auf seiner Reise von Australien nach Bremen zwei Schraubenflügel verloren und infolge des durch bedingten ungleichmäßigen Arbeitens des Propellers an Backbordseite befindlichen, aus Siemens-Martiusstahl bestehenden Schraubenbock gebrochen, der den hinteren Abfluß der sog. Wellenbose bildet. Die Schweißung der beiden gebrochenen Teile wurde mit Thermit ausgeführt, das bekanntlich ein vor etwa 5 Jahren erfundenes Gemisch von Eisenpulver mit zerkleinertem Aluminium ist und die Eigenschaft hat, daß es, wenn es an einer Stelle zur Entzündung gebracht wird, von selbst weiter brennt und dabei eine Wärme von durchschnittlich 3000° Celsius entwickelt und gleichzeitig reines,

nahezu kohlenfreies Eisen bildet. Dadurch eignet es sich vorzüglich zur Reparatur gebrochener Eisen- und Stahlteile. Die Schweißung des Schraubenbocks des Dampfes *„Friedrich der Große“* gelang vorzüglich und ermöglicht es dem Norddeutschen Lloyd, den Dampfer nach verhältnismäßig kurzer Unterbrechung wieder in den regelmäßigen Dienst einzustellen. Ohne das Thermit-Schweißverfahren wäre eine Zeit von mehreren Monaten erforderlich gewesen, bis ein neuer Schraubenbock angefertigt und eingebaut worden wäre und das Schiff wieder hätte in Fahrt gestellt werden können.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. März 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1905	Segler 1905	Dampfer 1904	Segler 1904
Totalverluste . . .	39	46	19	70
Beschädigungen . . .	480	187	446	188

Nach Flaggen geordnet gingen im März 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	9	griechische	1	2
brasilianische	2	—	holländische	1	—
britische	15	17	italienische	1	7
chilenische	1	—	norwegische	8	7
dänische	2	1	österreichische	1	—
deutsche	1	1	schwedische	1	1
französische	2	—	spanische	3	1

## Prüfungswesen.

Am Montag, den 22. Mai, morgens 8 Uhr, beginnt in der *Navigationsschule zu Rostock* eine Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt und eine Prüfung zum Seesteuermann. Anmeldungen nimmt der Navigationsschuldirektor Herr Dr. Soeken entgegen.

Mittwoch, den 24. Mai d. J., morgens 8 Uhr, beginnt in der *Navigationsschule zu Leer* eine Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt und für Seesteuerleute. Meldungen dazu nimmt bis zum 23. Mai der Navigationslehrer Herr Hahn in Leer entgegen.

Donnerstag, den 22. Juni d. J., morgens 8 Uhr, beginnt in der *Navigationsschule zu Geestemünde* eine Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt und für Seesteuerleute. Meldungen dazu nimmt bis zum 21. Juni der Navigationsschuldirektor Herr Prahm in Geestemünde entgegen.

Im Anschluß an diese Prüfungen wird auch eine Prüfung in Maschinenkunde und in Gesundheitspflege abgehalten werden.

An der *Seefahrtsschule zu Bremen* wird die nächste Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt am Mittwoch, den 24. Mai, vormittags 9 Uhr, beginnen. Mit dieser werden Sonderprüfungen in der Maschinenkunde und in der Schiffsbau-technik verbunden sein. — Anmeldungen sind unter Einsendung der erforderlichen Nachweise bis zum 20. Mai an den Vorsitzenden, Herrn Prof. Dr. Schilling, zu richten.

Die nächsten Seesteuermannsprüfungen beginnen: in *Pillau* am 2. Juni d. J.; in *Danzig* am 14. Juni d. J.; in *Stettin-Grabow* am 22. Juni d. J.; in *Barth* am 22. August d. J. — Im Anschluß an jede dieser Prüfungen wird eine Prüfung in der Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrtsschiffen abgehalten werden.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 3. Mai. II. Vorsitzender Kapt. Bendix leitete die Versammlung. Nach der Aufnahme der Herren

Kapt. Frohn, S. »Tellus« und Kapt. Moll als Mitglieder in den Verein, referiert der Vorsitzende über die wichtigsten Punkte der Eingänge. — Tagesordnung: Fortsetzung der Beratung über A. v. Schroetter's »Patent Lukenverschluß mit mehreren starren Kappen«, zu welchem ein Modell der Konstruktion von dem Erfinder vorgezeigt wurde. Herr Kapt. A. v. Schroetter erklärt an der Hand des Modells Wesen und Eigenschaften seines Systems und erläutert die Vorzüge der Erfindung durch Zeichnung an der Tafel. An diese Ausführungen schließt sich eine anregende Aussprache, an welcher sich vom Schiffbauer-Standpunkte Herr Ingenieur Benjamin vornehmlich beteiligte. Seine Ansicht gipfelt darin, daß diesem Lukensystem eine gute Zukunft bevorstehe, zumal mit Bezug auf Festigkeit und Dichtigkeit gegenüber den heute gebräuchlichen Luken sowie Verringerung der Reparaturkosten. Von einer speziellen Resolution über dieses System nimmt der Verein, auf Ersuchen des Erfinders, Abstand, bis aus der Praxis abschließende Urteile vorliegen. Zur Sache selbst legte der Verein in folgendem Wortlaute seine Ansicht nieder:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hat mit besonderem Interesse von diesem patentierten Lukenverschluß Kenntnis genommen, und da der jetzige Zustand des Lukenverschlusses kein idealer ist, so erkennt der Verein an, daß die Idee des Herrn v. Schroetter — eiserner Lukenverschluß — eine große Zukunft haben dürfte.«

Nächste Sitzung am 7. Juni.

#### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 27. April abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 15 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich ein Antwortschreiben der Hamburg-Amerika Linie, in welchem erklärt wird, daß sie bei der für ihre Offiziere eingerichteten *Entschädigung für ev. verlorene Effekten* an der Bedingung festhalten müßte, daß die Offiziere privatim nicht versichert seien. Sollten die ausgesetzten Summen nicht hoch genug für die einzelnen Offiziere sein, so sei die H.-A. L. bereit, den Betroffenen entgegenzukommen und etwaige Zusatzversicherungen zu börsenmäßigen Prämien selbst zu decken. In einem Antwortschreiben des Vereins *Hamburger Reeder* wurde zu derselben Frage mit Bezug auf andere Hamburger Reedereien ausgeführt, daß diese die Entschädigung für ev. verlorene Effekten nur übernehmen könnten, wenn irgend eine anderweitige Effektenversicherung ohne ihr Wissen nicht abgeschlossen sei. — Auf der Tagesordnung stand: „*Ventilation bei Kohlenladungen.*“ Eine von der See-Berufsgenossenschaft an den Verein über dieses Thema gerichtete Anfrage ist allen Mitgliedern mitgeteilt worden mit der Bitte nach ihren Erfahrungen sich bis zum 15. Dezember zu dieser Frage zu äußern, damit der Verein dann Stellung nehmen und sich zu der Anfrage der See-Berufsgenossenschaft äußern kann. Vorschläge des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine waren die Veranlassung, daß die Ventilationsfrage schon auf die Tagesordnung dieser Versammlung gesetzt war. Die Versammlung beschloß Folgendes: Nach den bisherigen Äußerungen der Mitglieder zu den von der See-Berufsgenossenschaft aufgestellten Fragen betr. Ventilation bei Kohlenladungen kann der Verein den Vorschlägen des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine im Grunde zustimmen. Der Verein behält sich aber vor, nach Ablauf der den Mitgliedern zum Einsenden ihrer Antworten gesetzten Frist, d. h. nach dem 15. Dezember d. J., zu dieser Frage endgültig Stellung zu nehmen. — Auf Antrag eines Mitgliedes fand nochmals eine Besprechung über das obligatorische Führen von zwei Toplichtern auf Dampfern statt. Nachdem eine frühere Versammlung bereits beschlossen hatte, den von Norwegen kommenden Wunsch nach Einführung des obligatorischen zweiten Toplichtes zu unterstützen, beauf-

tragte diese Versammlung den Vorsitzenden, sowohl den Vorstand Deutscher Seeschiffer-Vereine wie auch den Norwegischen Verein zu ersuchen, daß man mit dem Wunsche nach dieser Vorschrift über das zweite Toplicht gleichzeitig das Augenmerk darauf lenken möge, daß in der Vorschrift selbst eine Verbesserung sehr wünschenswert wäre, indem über die Anbringung beider Toplichter, besonders über die vertikale Entfernung beider Laternen von einander, derartig berechnete Anordnungen getroffen werden, daß eine Verwechslung der vorderen und hinteren Toplaternen beim Gesichtetwerden von vorüberreisenden ausgeschlossen ist.

#### Büchersaal.

**Auskunftsbuch für Schriftsteller.** 2. wesentlich vermehrte und verbesserte Auflage. **Feder-Verlag**, Berlin W. 30. Elsenholzstr. 5. Preis Mk. 1.40.

Die neue Auflage des Buches, das sich als ein praktisches Hilfsmittel für Schriftsteller und als Wegweiser für schreibstellernde Anfänger erwiesen hat, enthält wertvolle Verbesserungen. Die Anzahl der Auskünfte und Ratschläge ist vermehrt worden, die Adressen der Zeitschriften und Verlage, die hauptsächlich für den Absatz des Schriftstellers in Betracht kommen, sind nach den neuesten Ermittlungen richtig gestellt. Firmen, die sich für den Schriftsteller als nicht empfehlenswert erwiesen haben, sind fortgelassen. Das Schema der schriftstellerischen Buchführung ist rovidiert. Der Jahatz bringt endlich einen längeren Artikel über Behandlung und Verwertung des Manuskripts.

#### Kaiser Wilhelm-Kanal.

##### Betriebs-Ergebnisse im Monat März 1905.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläseke & Hennings, Schiffsmakler Brunshüttelkoog—Holtensau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	859 mit 302 141 t N.R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft		651 „ 26 207 „
Leichterfahrzeuge		123 „ 37 683 „
Zus.		1633 „ 366 031 t N.R.

Von den Dampfern fuhren unter		923 Fahrzeuge mit 199 012 t N.R.
deutscher	Flagge	
belgischer	2	840
britischer	34	31 860
dänischer	92	37 367
schwedischer	44	15 456
norwegischer	18	7 249
französischer	1	813
russischer incl. finn.	23	21 638
niederländischer	6	16 674
div. Flaggen	1	913

Es hatten einen Tiefgang von weniger als 5,9 m . . . 2557 Schiffe  
„ 6 m bis 8,5 m . . . 25 „

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std. 27 Min.
„ „ 5,5—6,9 „	10 „ 40 „
„ „ 7,0—8,5 „	13 „ 28 „
„ Schleppzüge	14 „ 56 „

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunshüttel eingehend: 19 Min.  
ausgehend: 17 „  
in Holtensau eingehend: 19 „  
ausgehend: 14 „

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung: während weniger als der halben Fahrzeit . . . 292 Fahrzeuge  
„ der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . 364 „

Betriebserschwerender Nebel herrschte am 2 Tagen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten. (Einsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 19.

Hamburg, den 13. Mai.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — §§ 553a und 554 des Handelsgesetzbuches. — Die deutsche Flagge in europäischen Ländern und Häfen. — Betrachtungen über die Stabilität der Schiffe vom Gesichtspunkte der Praxis. — Seeamtsentscheidungen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### § 63 der Seemannsordnung.

Weil er das Seefahrtsbuch und andere Papiere eines wegen Krankheit im Auslande zurückgelassenen Schiffsmannes an Bord behalten hatte, ist gegen den Führer eines Schiffes Klage auf Schadensersatz erhoben worden. Der Schiffsmann als Kläger macht geltend, wochenlang brotlos gewesen zu sein, da er, ohne Papiere vorzeigen zu können, keine Stollung erhielt. Zwar vermochte sich der beklagte Kapitän, weil er auf See ist und von diesem Vorfall noch keine Ahnung hat, bisher nicht zu verteidigen, so daß für ihn die Möglichkeit vorliegt, sich rechtfertigen zu können. In jedem Falle gibt dieser Vorfall aber Anlaß, die Kapitäne an ihre ihnen aus den §§ 17 und 63 erwachsende Pflicht zu erinnern. Niemand wird einem Schiffsmanne, wenn er in die Lage des hier erwähnten Klägers kommt, ein gerichtliches Vorgehen gegen seinen Kapitän verargen können. Neben der zivilrechtlichen Klage wird sich der Kapitän auch noch mit einem Antrag beim Seemannsamt gegen Verstoß gegen die oben zitierten Paragraphen befunden haben. Sieht doch § 114 No. 10 für die Außerachtlassung der Bestimmungen jener Paragraphen eine Geldstrafe bis zu Mk. 150 vor.

#### Was ist hilfsbedürftig

Im Sinne des § 1 des Gesetzes betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute vom 2. Juni 1902? Genauer ausgedrückt: wann gilt ein heimzuschaffender Seemann

als hilfsbedürftig, um auf ihn den § 5a desselben Gesetzes in Anwendung bringen zu können? Hierüber herrscht zwischen einigen deutschen Reedereien Meinungsverschiedenheit. Muß ein Schiffsmann, der in einem Krankenhause des Auslandes zurückgeblieben ist und später als geheilt entlassen wird, nach der Heimat zurückbefördert werden, dann nennt ihn sein Reeder hilfsbedürftig und beansprucht die Rückbeförderung nach den Bedingungen des § 5. Der zur Rückbeförderung verpflichtete Reeder hat von der Hilfsbedürftigkeit eine andere Auffassung und fordert für die Heimschaffung des Mannes das übliche Passagogeld. In Mark und Pfennigen zuweilen eine ganz beträchtliche Differenz. Wie stellt sich nun die Rechtsprechung zu dieser Frage? Sie macht einen Unterschied zwischen Verhältnissen, wie sie durch § 83 Abs. 1 und wie sie durch § 83 Abs. 2 der Seemannsordnung geschaffen werden. Die beiden Absätze dieses Paragraphen lauten bekanntlich:

»Der Kapitän darf einen Schiffsmann außerhalb des Reichsgebiets nicht ohne Genehmigung des Seemannsamts zurücklassen. Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmanns zu besorgen ist, so kann die Erteilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, daß der Kapitän gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet.

Ist der Schiffsmann mit der Zurücklassung einverstanden und befindet sich kein Seemannsamt am Platze und läßt sich auch die Genehmigung eines anderen Seemannsamtes ohne Verzögerung der Reise nicht einholen, so ist der Kapitän befugt, den Schiffsmann ohne Genehmigung zurückzulassen.



Der Reeder bleibt in diesem Falle für die aus einer etwaigen Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmanns während der nächsten drei Monate erwachsenden Kosten haftbar.

Darnach ist im Abs. 1 der Schiffsmann mit Genehmigung des Seemannsamtes, nach Abs. 2 ohne diese Genehmigung zurückgelassen. Im ersteren Falle sagt v. Koenig S. 325: »Wenn für einen zurückgelassenen Schiffsmann (§ 83 Abs. 1) ausreichende Sicherheit geleistet ist, greifen die Bestimmungen des Heimkehrungsgesetzes nicht Platz, da dessen Anwendung den Mangel bereitstehender Mittel zur Voraussetzung hat.« Dementsprechend ist auch ein Seemann, welcher sich die Mittel zur Heimreise, wenngleich nur leihweise und auf Kredit seiner Reederei verschafft hat, nicht hilfsbedürftig (Erkenntnis des hanseat. Oberlandesgerichts). Umgekehrt (§ 83 Abs. 2 Satz 2) wird die Hilfsbedürftigkeit eines Seemanns dadurch nicht ausgeschlossen, daß ein solventer Reeder für ihn zu sorgen hat (Erkenntnis des Reichsgerichts). Aus den Kommentaren von E. Loewe und L. Perels geht überdies hervor, daß über den Begriff der Hilfsbedürftigkeit eine umfangreiche Judikatur vorliegt.

#### Über den australischen überseeischen Verkehr in 1904

schreibt uns Herr John Plummer aus Sydney:

Die Regierung des Commonwealth hat jüngst einen Bericht mit Angaben herausgegeben über die Anzahl von Schiffen nebst ihrem Netto-Raumgehalt, die aus überseeischen Ländern australische Häfen angelaufen und aus ihnen nach dem Auslande abgegangen sind. Die Angaben über den Küstenverkehr bleiben außer acht, um ein besseres Urteil über den überseeischen Verkehr zu erhalten. Das Commonwealth ist durch eine Reihe hervorragender Häfen ausgezeichnet, sie eignen sich mehr oder weniger alle wegen ihrer natürlichen Anlagen für einen Verkehr mit tiefen Schiffen. Unter ihnen sind insbesondere erwähnenswert: Port Jackson,

Sydney, Port Philipp, Melbourne, Geelong, Warrnambool, Portland, Rockhampton, Cairns, Bowen, Gladstone, Townsville, Cooktown, Thursday Island, Brisbane, Port Adelaide, Port Pirie, Wallaroo, Germein, Port Darwin, Freemantle, Albany, Broome, Bunbury, Hobart und Launceston. Insgesamt verkehrten in diesen Häfen im Jahre 1904 6808 Schiffe mit 12 510 512 R.-Tons. Davon in:

	Gesamtverkehr		Britische Flagge	
Sydney...	1783 Schiffe	2822459 T.	1375 Schiffe	2094644 T.
Newcastle.	863	1755922	187	379616
Melbourne	873	1649740	601	1182670
Brisbane..	152	303912	108	229064
Port Adelaide	436	824109	311	714992
Freemantle	501	1781421	394	1255310
Hobart...	158	539318	158	539318

#### Eine Bergungsgesellschaft

ist in Neu-Schottland unter dem Namen »Maritime Newfoundland Shipping Company« gegründet worden. Soll ihre Haupttätigkeit auch im Bergen von hilfsbedürftigen Schiffen, und zwar vornehmlich an der Neufundlandküste, liegen, so haben ihre Gründer wahrscheinlich gewitzigt durch Erfahrungen in anderen Bergungsunternehmen, auch gleich eine Beschäftigung der Schleppdampfer in Aussicht genommen, falls es mal nichts zu bergen gibt. Dann sollen diese für 4 s die Ton Kohle aus den neuen Bergwerken bei Cap Breton nach Halifax schleppen. An Bergelöhnen werden als Mindestsumme £ 30 000 jährlich angenommen und es wird etwaigen skeptischen Beurteilern dieses Voranschlages, als Zeichen für die Rentabilität von Bergungsgesellschaften, die New-Yorker Merritt Chapman Wrecking Company mit einer durchschnittlichen Jahresdividende von 22 pZt. und eine ungenannte englische Gesellschaft mit gar 50 pZt. Dividende entgegengestellt. Wer sich bei solchen Aussichten noch besinnt und die umlaufende Subskriptionsliste unausgefüllt läßt, dem ist nicht zu helfen, denn er will kein Geld verdienen! !

#### §§ 553a und 554 des Handelsgesetzbuches.

Derselbe Fall, der uns in No. 49, 1904, angeregt hat, über die Auslegung des § 553a zu sprechen, gibt zu weiteren Bemerkungen Anlaß, nachdem das Landgericht sich entschieden hat und Berufung an das Oberlandesgericht eingelegt worden ist.

Vorher mag noch einmal der Tatbestand in aller Kürze in Erinnerung gebracht werden: Die Witwe eines Kapitäns, der in der Krankenanstalt eines ausländischen Hafens, wo er das Schiff wegen seiner Krankheit verlassen mußte, gestorben ist, erhebt, gestützt auf § 553a Abs. 2, Anspruch auf die Hauer ihres Mannes während seines Aufenthalts

in der Krankenanstalt bis zum Todestage und auf § 554 Anspruch auf die Beerdigungskosten.

Die Reederei, die, wie schon damals mitgeteilt wurde, beide Forderungen abgelehnt hat, fand die Zustimmung des Landgerichtes. Diese Entscheidung insbesondere aber der Gesichtspunkt, von dem das Gericht zur Abweisung der Klage gelangte, von großer prinzipieller Bedeutung für alle deutschen Reeder und Kapitäne. Wird sich auch das Oberlandesgericht, wie uns der Schwager der Klägerin mitteilte, schon am 17. d. M. mit der Berufungsklage beschäftigen und dann möglicherweise die Auffassung des Vorderrichters abändern, so glau-

wir doch den Lesern die Beweisführung des Landgerichtes nicht vorenthalten zu dürfen. An sich steht das Landgericht mit Bezug auf die Auslegung des § 553a auf folgendem Standpunkt:

»Der Umstand, daß der Kapitän sich in eine Krankenanstalt begeben mußte, ließ ihn an sich nicht seines Anspruches auf seine monatlichen, kontraktlichen Heuerbezüge verlustig gehen. Er war und blieb, wenn auch erkrankt und in der Krankenanstalt befindlich, doch noch der zum Heuerbezüge berechnete Kapitän des Schiffes, der vertragsmäßig zur Führung des Schiffes bestellte Vertreter der Reederei.«

Also eine Auffassung, wie wir sie hier auch vertreten haben, und zu der sich der Hamburger Seeschiffer-Verein in einer zahlreichen besuchten Versammlung einstimmig bekannt hat.

Ebenso, wir weitergehen, ist einschaltend zu bemerken, daß der Kapitän in jenem Hafen zweimal die Krankenanstalt aufgesucht hat. Nach dem ersten Aufenthalt, vom 20. Juni bis 8. August, kehrte er als gebessert an Bord zurück, um sich am 16. August wieder ins Krankenhaus zu begeben, wo er am 15. Januar starb. Als er aufs neue erkrankte, ließ er durch einen Kollegen, den Führer eines Schiffes derselben Reederei, an diese telegraphieren, »daß er erkrankt sei, sein Schiff nicht zurückführen könne, dasselbe verlasse und auf einem Dampfer heimzureisen beabsichtige.« Das Schiff verließ unter Führung eines anderen Kapitäns am 25. August den Hafen.

Nach Auffassung des Gerichtes hat sich der Kapitän durch den Inhalt seiner Depesche der Rechte auf Heuer während des zweiten Aufenthalts in der Krankenanstalt bis zu seinem Tode und auf die Beerdigungskosten begeben. Dagegen hatte er auf Heilbehandlung und Verpflegung und, falls er gesund geworden wäre, auf Heimbeförderung ein gesetzliches Anrecht.

Hier wird man sich fragen: Weshalb erlischt das eine Recht und das andere bleibt bestehen oder umgekehrt? Beide beruhen doch auf gesetzlicher Grundlage. Der Unterschied, den das Gericht hierbei macht, ist folgender:

»Das Gericht ist der Meinung, daß nur, wenn ein Schiffer seinen Tod findet als Schiffer und Kapitän, dann die Beerdigungskosten dem Reeder zur Last fallen, nicht aber, wenn der Tod eintritt, nachdem der Schiffer nicht mehr in seiner vertragsmäßigen Stellung als Führer sich befindet. Der Umstand allein, daß der gewesene und zurückgetretene Kapitän sich noch in dem Verhältnisse zur Reederei befindet, daß er auf Grund gesetzlicher Fürsorgebestimmungen Ansprüche erheben kann und erhebt, genügt noch nicht, um die Pflicht zur Übernahme auch der Beerdigungskosten zu begründen. Solange der

Schiffer im Dienste seiner Reederei steht, hat er den Vorzug, daß auch der Aufenthalt in einer Krankenanstalt (außer in den Fällen § 553b) seinen Heuerbezug nicht unterbricht. Wenn er aber von der Führung seines Schiffes zurückzutreten sich genötigt sieht, wenn er das Vertragsverhältnis aufzuheben und zu löschen sich veranlaßt sieht, so hat er keine weiter fortlaufende Heuer mehr zu fordern, sondern nur noch auf den Schutz der Fürsorgebestimmungen Anspruch. Die Reederei kann und soll nicht durch die Fassung von § 553 oder Einfügung von § 553a gezwungen werden, eventuell für dasselbe Schiff gleichzeitig mehrere Kapitäne zu bezahlen.«

Zunächst ein paar Worte über die Depesche des Kapitäns an seine Reederei. War es nicht Pflicht und Schuldigkeit des erkrankten Kapitäns, seine Reederei über die Sachlage aufzuklären? Zumal das Schiff, als er zum zweiten Male das Krankenhaus aufsuchen mußte, in wenigen Tagen abging? Ohne jeden Zweifel würde der Kapitän die Pflichten eines ordentlichen Schiffers verletzt haben, wäre er, ohne die Reederei über sein voraussichtliches Zurückbleiben zu benachrichtigen, von Bord gegangen. Ist das aber richtig, war der Kapitän zu einer Mitteilung an seine Reederei verpflichtet, woran nach § 516 Abs. 2 nicht zu zweifeln ist, ja, was anders, als er es telegraphiert hat, sollte er denn kundgeben? Daß er mit dieser Depesche nicht auf seine ihm aus § 553a zustehenden Rechte Verzicht leisten wollte, ist doch eigentlich zu selbstverständlich, als daß es noch ausgesprochen wird. Im anderen Falle könnte die gerichtliche Auslegung dieser doch durchaus begreiflichen und nur der Reederei zur Information dienenden Depesche eine erzieherisch sehr nachteilige Wirkung verursachen und zur Folge haben, daß Kapitäne in analogen Lagen den § 516 Abs. 2 außer Acht lassen, das Nachrichtgeben ganz unterlassen und den Reeder im unklaren über für ihn sehr wertvolle Vorgänge lassen. Denn nach der Auffassung des Gerichtes würde der Klage der Witwe entsprochen worden sein und die Reederei wäre gezwungen worden, »eventuell für dasselbe Schiff gleichzeitig mehrere Kapitäne zu bezahlen«, hätte sich ihr verstorbener Kapitän, anstatt pflichtgetreu, wie er war, ihr Mitteilung zu machen, um nichts weiter als um seine schwere Krankheit gekümmert.

Wenn dann immer davon gesprochen wird, daß der Kapitän durch seine telegraphische Kundgebung das Vertragsverhältnis mit der Reederei gelöst habe, so muß dagegen gehalten werden, daß ein Kapitän zu solchem Schritte nach § 551 nur unter ganz besonderen, dort näher angeführten Gründen berechtigt ist. Und diese kommen hier ebensowenig in Frage, wie es der Fall bei seiner Krankheit war, die ihn hinderte, einen freien Willen

zu äußern. Im Gegensatz hierzu sprechen die §§ 545, 546 und 548 von der Entlassung des Kapitäns, woraus hervorgeht, daß das zwischen Reeder und Kapitän vereinbarte Vertragsverhältnis einseitig nur vom Reeder, nicht aber vom Kapitän gelöst werden kann. Trifft Das aber zu, dann fällt die Voraussetzung, auf die der Spruch aufgebaut ist, und die Beweisführung des Landgerichtes muß als mißlungen angesehen werden.

Es darf dann auch noch darauf hingewiesen werden, daß in den angezogenen Paragraphen das Gesetz, wenn es vom Schiffer spricht, nach unserer Auffassung immer nur einen Schiffer mit *allen* Rechten und Pflichten im Auge hat, dagegen nicht, wie das Landgericht, einen Unterschied in der Berechtigung auf Heuer und Begräbniskosten einmal und auf die Erfüllung der Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber Heilbehandlung, Verpflegung und Heimschaffung andererseits macht. Entweder hat der Kapitän Anspruch auf die Rechte aus den §§ 553, 553a und 554, die zusammen gehören, oder er hat sie nicht. Ihm die Segnungen des § 553 zu billigen, diejenigen der §§ 553a

und 554 aber entziehen zu wollen, ist nicht möglich.

Noch ein kurzes Wort zu der Annahme des Gerichtes, daß die »Reederei durch die Fassung von § 553 oder Einfügung von § 553a nicht gezwungen werden könne oder solle, »eventuell für dasselbe Schiff gleichzeitig mehrere Kapitäne zu bezahlen«.

Wer den § 553a genau betrachtet, wird aus dem Unterschied im Abs. 1 und im Abs. 2 herauslesen, daß der Gesetzgeber sehr wohl an den Eintritt des Falles gedacht hat, den das Landgericht hier als unmöglich hinstellt. Im ersten Absatz ist von der »Heuer einschließlich aller sonst bedungenen Vorteile« (§ 543) die Rede, der zweite Absatz, an den es hier ankommt, spricht nur von der Heuer. Aus dieser absichtlichen Unterscheidung läßt sich ohne Zwang entnehmen, daß dem erkrankten Schiffer zwar die Heuer, nicht aber die seinem Nachfolger zustehenden sonstigen Vorteile (Kap-laken, Primage etc.) eingeräumt werden sollen. —

Sobald die Entscheidung des Oberlandesgerichtes und ihre Begründung bekannt ist, werden wir auf diese wichtige Angelegenheit zurückkommen.

## Die deutsche Flagge in europäischen Ländern und Häfen.

(Schluß.)

**Frankreich.** Die in Betracht kommenden Zahlen des französischen Auslandsverkehrs enthalten auch die große Seefischerei. Ein Mindestraumgehalt der in der Navigation internationale nachzuweisenden Schiffe ist nicht ersichtlich; die Übersichten führen auch Fahrzeuge ohne Nettoraumgehalt auf. Sowohl für den Verkehr Frankreichs im ganzen wie für den der Häfen liegt der unmittelbare Auslandsverkehr zugrunde, da als Ankunfthafen eines vom Auslande kommenden Schiffes der Hafen der ersten Landung in Frankreich, als Abgangshafen dagegen der französische Hafen gilt, in dem das nach dem Auslande gehende Schiff seine Ladung für das Ausland begonnen hat. Die französische Statistik gibt zwar eine besondere Darstellung der Zwischenfahrten im Inland (Escalaes: das sind Fahrten von und nach solchen Zwischenhäfen, in denen die Schiffe vom Ausland kommende oder nach dem Ausland gehende Güter löschen oder laden), unterscheidet hier aber nicht nach Flaggen, so daß der Anteil der deutschen Flagge an diesen Zwischenfahrten nicht festgestellt werden kann. Unter den am Verkehr Frankreichs mit dem Auslande und den französischen Kolonien am meisten beteiligten Flaggen behauptete die deutsche im Jahre 1902 die dritte Stelle (mit 4 488 003 Reg.-Tons). Sie wurde in erster Linie von der Flagge Großbritanniens übertroffen (deren Anteil 14 449 411 Reg.-Tons betrug), in zweiter von der Frankreichs selbst (mit einem Anteil von 10 276 474 Reg.-Tons). Der Gesamtverkehr mit dem Auslande wurde durch 28 730 einkommende Schiffe mit 19 040 508 T. und durch 29 372 ausgehende mit 19 603 507 vermittelt. Hieran waren die nachfolgenden Städte beteiligt:

	Gesamt- verkehr	Franz. Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Dünkirchen..	3296	768	136	1741
Boulogne....	2 642 589	565 799	155 805	1 276 755
Havre.....	4179	105	152	3575
Rouen.....	3 220 583	27 259	861 746	1 008 706
	4431	953	492	2270
	4 571 223	1 202 222	900 397	1 863 056
	2651	611	67	1503
	1 690 159	474 908	45 300	779 541

	2623	103	483	1892
Cherbourg ..	3 116 372	9 532	1 938 063	888 78
Bordeaux ...	2783	1022	31	921
	2 171 342	840 084	35 503	758 78
Marseille....	8704	4332	206	1346
	10 368 264	4 268 897	386 562	3 294 62

**Dänemark.** Die Hochseefischerei ist in den Zahlen nicht enthalten. Die deutsche Flagge hatte im Gesamtverkehr Dänemarks mit dem Auslande im Jahre 1903 die dritte Stelle mit einem Anteil von 1 141 816 Reg.-Tons am Gesamttraumgehalt inne. Ihr voran ging die dänische mit einem Anteil von 6 781 853 Reg.-Tons und die schwedische Flagge mit einem solchen von 2 005 364 Reg.-Tons am Gesamttraumgehalt. Da bei dem Verkehr der einzelnen Häfen die Flaggen nicht angegeben sind, also auch der Anteil der deutschen Schiffe an der Schiffsbewegung der Häfen nicht zur Erscheinung kam, mußte eine Nachweisung über Kopenhagen nach der dänischen Statistik unterbleiben. Der Gesamtverkehr mit dem Auslande in 1903 betrug 32 164 einkommende Schiffe mit 6 233 199 T. und 32 354 ausgehende mit 6 307 754 T. Nach im deutschen Handelsarchiv veröffentlichten deutschen Konsulatsberichten stellte sich der 1902er Schiffsverkehr von:

	Gesamt- verkehr	Dänische Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Kopenhagen..	20 252	11 431	773	35
	3 421 502	1 994 995	152 967	302 54

**Spanien.** Die Statistik des Verkehrs in den einzelnen spanischen Häfen, wie sie im zweiten Bande der Handelsstatistik geboten wird, unterscheidet bei der Landeszugehörigkeit der angekommenen und abgegangenen Schiffe nur zwischen der spanischen und der fremden Flagge. Den Verkehr der deutschen und britischen Fahrzeuge in den wichtigsten Häfen Spaniens aus der spanischen Statistik zu erkennen, ist das nicht möglich. Einen Anhalt zur Beurteilung der Schiffsbewegung unter deutscher Flagge gewähren jedoch die in den nachstehenden Übersichten aufgenommenen Angaben aus den deutschen Konsulaten, die im deutschen Handelsarchiv veröffentlicht sind. Am Gesamtverkehr beteiligten sich 15



ankommende Schiffe mit 14 919 941 T. und 17 883 ausgehende mit 15 171 858 T. Die spanische Flagge nahm mit 14 525 998 T. die erste Stelle ein, ihr folgte mit 7 468 161 T. die britische und mit 2 237 280 T. die deutsche Flagge.

	Gesamt- verkehr	Spanische Flagge	Deutsche Flagge	Englische Flagge
Bilbao (1901)...	5755	2800	204	1856
Vigo (1901)....	4 468 157	1 860 065	245 092	1 683 092
	3295	2666	178	290
Vladiv (1900)...	1 183 706	592 543	438 198	640 996
	3041	3991	52	480
Valencia (1900)...	3 235 721	2 606 876	60 609	275 592
	3916	2948	38	524
Alicante (1902)...	2 085 830	1 245 814	30 660	502 295
	3500	2906	12	127
Valencia (1903)...	1 964 235	1 591 381	9 014	72 026
	5599	3727	192	716
Barcelona (1901)...	3 338 207	2 061 789	130 606	585 010
	2732	1357	135	350
Barcelona (1901)...	3 109 848	1 593 681	147 979	407 031
	2106	709	149	883
Batna (1902)...	2 023 984	641 655	147 722	1 045 653

**Portugal.** Die Hochseefischerei ist im Auslandsverkehr miteinhalten. Die Schiffsbewegung unter portugiesischer Flagge findet sich getrennt dargestellt nach Auslandsverkehr (Longo cabotagem), großer und kleiner Küstenfahrt (Grande und pequena cabotagem). In den nachstehenden Angaben ist die große Küstenfrachtfahrt, das ist der Verkehr Portugals mit seinen Kolonien, dem Auslandsverkehr gleich erachtet und in den Zahlen der portugiesischen Flagge eingeschlossen. Im Gesamtverkehr Portugals mit dem Auslande im Jahre 1902 stand die deutsche Flagge an zweiter Stelle (mit 6 409 810 Reg.-Tons). Mit der größten Schiffstonnage war die britische Flagge vertreten (mit 12 012 848 Reg.-Tons), während die einheimische (mit 888 555 Reg.-Tons) an die vierte Stelle kam, da sie auch die französische (mit einem Anteil von 1 568 237 Reg.-Tons) übertraf. Der Gesamtverkehr (1902) betrug 694 einkommende Schiffe mit 11 744 873 T. und 7047 ausgehende mit 11 668 500 Netto Reg.-Tons. An ihm waren beteiligt:

	Gesamt- verkehr	Portug. Flagge	Deutsche Flagge	Englische Flagge
Lisabon .....	4399	221	1165	1520
	8 225 728	323 885	2 714 828	3 196 835
Leixoes .....	990	65	360	373
	1 526 087	87 242	757 604	460 120
Funchal (Madeira) .....	2845	85	552	1882
	9 119 540	103 392	1 845 622	6 246 420

**Italien.** Eine Mindestgröße der anzuschreibenden Schiffe ist nicht ersichtlich. Die große Seefischerei ist getrennt von dem Verkehr zu Handelszwecken in besonderer Übersicht behandelt und für die nachfolgenden Auszüge nicht berücksichtigt. An der Schiffsbewegung zwischen Italien und dem Auslande war die deutsche Flagge im Jahre 1903 an vierter Stelle beteiligt (mit 2 399 761 Reg.-Tons). Die britische Flagge übertraf auch hier alle anderen mit ihrem Anteil (6 671 707 Reg.-Tons). Ihr am nächsten stand die Landesflagge (mit 6 650 809 Reg.-Tons) und dieser folgte in der Größe des Anteils noch vor der deutschen die Flagge des Nachbarreiches Österreich-Ungarn (mit 3 828 288 Reg.-Tons). Der Gesamtverkehr mit dem Auslande einschließlich der Fahrten von Dampfern der internationalen Linien zwischen italienischen Häfen wurde (1903) durch 28 248 einkommende Schiffe mit 23 130 871 T. und durch 28 405 ausgehende mit 23 298 236 T. vermittelt. An ihm waren von namhaften Häfen beteiligt:

	Gesamt- verkehr	Italienische Flagge	Deutsche Flagge	Englische Flagge
Genua .....	6418	2776	560	1383
	9 664 745	3 999 618	1 600 892	2 367 110
Livorno .....	2926	1698	173	515
	3 016 532	1 737 573	165 690	681 224

	3742	1421	624	767
Neapel .....	7 106 945	2 315 837	1 945 586	1 683 381
	2124	1065	190	416
Palermo .....	2 335 240	1 088 283	207 398	641 509
	2414	1348	174	224
Catania .....	2 322 851	1 342 573	187 061	293 985
	2299	1483	—	159
Brindisi .....	2 404 319	1 297 458	—	133 504
	5407	2632	91	406
Venedig .....	3 034 602	927 596	113 735	677 853

**Österreich.** Die deutsche Flagge war am Gesamtverkehr in den österreichischen Häfen im Jahre 1902 erst an sechster Stelle mit einem Gesamttraumgehalt der angekommenen und abgegangenen Schiffe von nur 59 854 Reg.-Tons beteiligt. Allen anderen Flaggen weit voran stand mit ihrem Anteil die Landesflagge mit 3 552 999 Reg.-Tons. Dieser folgten als nächste in der Größe des Anteils am Gesamtverkehr noch vor der deutschen die italienische (mit 971 265 Reg.-Tons), die britische (mit 422 568 Reg.-Tons), die griechische (mit 142 254 Reg.-Tons) und die türkische Flagge (mit 87 622 Reg.-Tons). Der Gesamtverkehr mit dem Auslande wurde in 1902 vermittelt durch 8165 einkommende Schiffe mit 2 609 192 T. und durch 8157 ausgehende mit 2 678 453 T. An ihm war beteiligt:

	Gesamt- verkehr	Österr. Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Triest .....	6601	1926	50	275
	3 629 929	2 311 241	58 582	407 954

**Ungarn.** Vergleicht man den Anteil der einzelnen Flaggen am Gesamtverkehr der ungarischen Häfen im Jahre 1902, so ergibt sich, daß dieser Verkehr in der Hauptsache unter ungarischer Flagge sich vollzieht, denn 2 705 239 Reg.-Tons der bewegten Schiffstonnage gehörten ihr an. Die deutsche Flagge behauptete mit einem Anteil von 50 190 Reg.-Tons den fünften Platz in der Reihe der beteiligten Flaggen. Sie wurde außer der Landesflagge noch übertroffen von der österreichischen (deren Anteil 950 240 Reg.-Tons betrug), der britischen (mit 706 179 Reg.-Tons Anteil) und der italienischen Flagge (mit 234 700 Reg.-Tons Anteil). Der Auslandsverkehr wurde durch 6464 einkommende Schiffe mit 1 686 751 T. und durch 6451 ausgehende mit 1 678 802 T. bewerkstelligt. An ihm war beteiligt:

	Gesamt- verkehr	Ungarische Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Fiume .....	10 875	8743	44	351
	3 227 174	1 441 019 *	50 190	706 179

**Griechenland.** Am Gesamtverkehr Griechenlands mit dem Auslande nahm Deutschland erst an achter Stelle teil, unter seiner Flagge stand nur ein Anteil von 325 938 Reg.-Tons der gesamten Verkehrstonnage im Jahre 1902. An erster Stelle stand die griechische Flagge (mit 3 240 343 Reg.-Tons Anteil), ihr folgten die österreichische (mit 1 351 072 Reg.-Tons), die britische (mit 1 036 824 Reg.-Tons), die italienische (mit 1 007 432 Reg.-Tons), die französische (mit 441 604 Reg.-Tons), die türkische (mit 436 180 Reg.-Tons) und die russische Flagge (mit 340 294 Reg.-Tons Anteil am Gesamtverkehr nach dem Raumgehalt). Der Gesamtauslandsverkehr (1903) bestand aus 6911 einkommenden Schiffen mit 4 715 392 T. und aus 6979 ausgehenden mit 4 850 103 N.-R.-Ts. Beteiligt an ihm waren:

	Gesamt- verkehr	Griechische Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Piraeus .....	4665	2216	133	386
	4 931 903	1 898 814	218 268	526 866
Syra .....	3028	1176	22	241
	2 030 612	1 123 478	28 200	363 820

**Bulgarien.** Der Verkehr Bulgariens mit dem Auslande vollzieht sich überwiegend unter fremder Flagge. Die deutsche Flagge war jedoch an ihm im Jahre 1903 erst an fünfter Stelle mit 201 503 Reg.-Tons Anteil an der bewegten Schiffs-

\*) Einschließlich des Küstenverkehrs.

tonnage beteiligt. Sie übertraf damit noch den Anteil der Landesflagge, der nur 152 459 Reg.-Tons betrug. Vor der deutschen Flagge stand mit der stärksten Beteiligung am Gesamtverkehr Bulgariens mit dem Auslande die Flagge Österreich-Ungarns (mit 2 402 729 Reg.-Tons); in weitem Abstände von dieser folgte die russische (mit 266 355 Reg.-Tons), die britische (mit 348 689 Reg.-Tons) und die griechische Flagge (mit 328 251 Reg.-Tons). Der Gesamtverkehr mit dem Auslande (1903) bestand aus 7794 einkommenden Schiffen mit 2 147 088 T. und aus 7571 ausgehenden mit 2 077 446 T. Hierzu trug bei:

	Gesamtverkehr	Bulgarische Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Varna . . . . .	886	101	85	114
	837 355	66 286	92 654	178 282

**Türkei.** Da amtliche Nachweise über die Schiffsbewegung in den türkischen Seehäfen von seiten der türkischen Regierung nicht vorliegen, werden nachstehend nur einige Zahlen über den Seeverkehr Konstantinopels mit dem Auslande und über den Seeverkehr von Dedeagatsch aus den Berichten der deutschen Konsulate wiedergegeben. Darnach wurde der Schiffsverkehr vermittelt von:

	Gesamtverkehr	Türkische Flagge	Deutsche Flagge	Englische Flagge
Konstantinopel . . . . .	13 578	2903	317	4255
(1902)	15 631 002	533 768	437 475	7 407 903
Dedeagatsch . . . . .	1383	1111	29	21
(1902)	294 669	60 437	43 519	20 758

**Rumänien.** Da eine eigene Statistik über den Seeverkehr dieses Landes nicht vorliegt, so wird auf Grund der Berichte des deutschen Konsulates über den Verkehr im Hafen von Konstantza nachstehende Übersicht gegeben:

	Gesamtverkehr	Rumän. Flagge	Deutsche Flagge	Engl. Flagge
Konstantza (1901)	955	192	36	130
	1 039 676	165 712	38 170	173 822

Ferner gewähren die Angaben aus der Schiffsstatistik der Europäischen Donaukommission, welche im deutschen Handelsarchiv veröffentlicht sind, folgendes Bild des Seeverkehrs auf der unteren Donau:

Aus der Donau ausgelaufene Schiffe (1902)	überhaupt	rumänische	deutsche	englische
	1579	27	33	580
	2 302 980	33 928	42 500	1 109 326

## Betrachtungen über die Stabilität der Schiffe vom Gesichtspunkte der Praxis\*).

Von Ingenieur Ludwig Benjamin.

Meine Herren! Die Theorie der Stabilität, obgleich sie im Grunde auf einfachen Grundsätzen beruht, wird sehr kompliziert, weil alle Berechnungen, welche dabei auszuführen sind, sich auf den Schiffskörper beziehen, der die Eigenschaft besitzt, sich keinen Formeln zu unterwerfen, der im Gegenteil trotz seiner scheinbaren einfachen Gestalt zu den kompliziertesten Gegenständen gebört, mit denen man es in der Ingenieurwissenschaft zu tun hat.

Gerade aus diesem Grunde möchte ich aber darauf verzichten, Sie mit Zeichnungen und Formeln zu behelligen, denn die Zeichnungen und Formeln, die ich Ihnen in der kurzen Zeit bringen könnte, würden doch nur die allereinfachsten Prinzipien erklären; diese Prinzipien lassen sich aber ohne Zeichnungen erklären und die prinzipiellen Zeichnungen geben kein klares Bild über das, was bei dem einzelnen Schiff vorgeht, wenn es auf Stabilität in Anspruch genommen wird. Sie würden niemals dazu ausreichen, Ihnen die Mittel an die Hand zu geben, um einer Berechnung, die Ihnen vorgelegt wird, mit Verständnis zu folgen, oder eine Stabilitätskurve auf ihren Wert oder Unwert zu prüfen, oder Schlüsse aus diesen Rechnungen und Kurven zu ziehen.

Deshalb, m. H., will ich den vielleicht ungewöhnlichen Weg beschreiten, über Stabilität zu reden, ohne daß ich Zeichnungen oder Formeln zu Hilfe nehme, und wenn ich Ihnen auch keine neuen Theorien vorbringen kann, so wird diese Behandlung des Gegenstandes doch vielleicht den Anspruch auf Neuheit machen können. Ich hoffe, daß die Klarheit meines Vortrages nicht nur nicht darunter leidet, sondern eher gewinnt.

Jeder von Ihnen, m. H., weiß, daß ein Schiff um so stabiler wird, um so niedriger sein Schwerpunkt liegt, und daß wir durch Toplast jedes Schiff unstabil machen können. Jeder weiß ferner, daß von zwei Schiffen, welche gleiche Länge und Tiefe besitzen, aber deren Breite verschieden ist, das breitere Schiff eine größere Stabilität besitzt, als das schmalere.

Das sind eben Grundsätze, die so allgemein bekannt sind, daß man kaum glaubt, eine Erörterung darüber nötig zu haben, und doch, wenn man nach der Ursache dieser Wahrheiten fragt, ist es nicht so leicht, sie zu erklären. Wir müssen uns deshalb zunächst mit diesen einfachen Fragen beschäftigen.

\*) Vortrag, den Herr Ingenieur Benjamin im Nautischen Verein zu Hamburg gehalten hat.

Wenn ein Schiff im Wasser ruhig schwimmt, so ist dieses Schwimmen vom Standpunkte der Mechanik nichts Anderes, als ein Gleichgewichtszustand. Wie jeder andere Körper, so hat auch das schwimmende Schiff das Bestreben, sich nach unten, d. h. nach dem Mittelpunkt der Erde, zu bewegen. Gegen das Wasser nun übt der Schiffskörper dieselben Kräfte aus, die er gegen jede andere Unterlage ausüben würde, und er würde diese Bewegung nach unten ausführen, wenn kein Hindernis bestände; dieses Hindernis ist beim Schwimmen das Wasser. Dasselbe aber widersetzt sich der abwärts gerichteten Bewegungstendenz des Schiffes, indem es auf alle Punkte der Außenhaut, soweit sie das Wasser berühren, einen Druck ausübt. Findet Gleichgewicht statt zwischen den Kräften, mit denen das Schiff auf das Wasser wirkt, und denjenigen, mit denen das Wasser auf das Schiff wirkt, so schwimmt das Schiff in Ruhe. Es verhält sich in dem Moment des ruhigen Schwimmens genau, wie ein Körper, der auf einer festen Unterlage steht; dieser Körper übt auf seine Unterlage einen Druck aus, der seinem Gewicht entspricht, umgekehrt aber übt auch die Unterlage auf den Körper den gleichen Gesamtdruck aus; denn sonst würde der Körper sich ja mit seiner Unterlage zusammen weiter bewegen. Während aber bei einem auf einer festen Unterlage sich befindenden Körper die Unterlage sich nicht der Form des darauf liegenden Körpers anschmiegen kann, schmiegt sich das Wasser der Form des Schiffes genau an, und jede Veränderung, die etwa mit dem Schiffe in bezug auf seine Lage im Wasser, oder auf die Verteilung seiner Gewichte vorgeht, hat auch eine Veränderung dieses Betrages zur Folge, während andererseits jede Veränderung, die mit dem Bette des Schiffes, also mit seiner Unterlage, vor sich geht, wie wenn z. B. Wellenbildung stattfindet, eine Veränderung der Lage des Schiffes nach sich ziehen muß.

Und darin liegt der Hauptunterschied zwischen dem Körper auf fester Unterlage und dem schwimmenden Körper. Wenn der erstere auf seiner Unterstützungsfläche hin und her geneigt wird, so wissen wir, daß er in seine ursprüngliche Lage zurückkehren wird, so lange sein Schwerpunkt nicht außerhalb der Umgrenzung der Unterstützungsfläche gerät. Neigt man den Körper zu weit, so fällt die Senkrechte durch den Schwerpunkt außerhalb der Unterstützungsfläche, und dann fällt der Körper um. Wir sprechen deshalb auch bei nichtschwimmenden

Körpern von Stabilität. Wir nennen einen Körper, wenn wir ihn kippen und darauf frei lassen, in der gekippten Lage stabil, wenn er aus derselben wieder in seine ursprüngliche Lage zurückfällt, wir nennen ihn instabil, wenn er das Bestreben hat, weiter zu kippen.

Ganz genau denselben Begriff verbinden wir bekanntlich mit den Schiffen; wir nennen die Schiffe dann stabil, wenn sie nach einer Neigung, die ihnen gegeben ist, wieder in ihre ursprüngliche Lage zurückkehren, wir nennen sie instabil, wenn sie dabei kentern. Theoretisch genommen, gibt es deshalb kein an und für sich stabiles Schiff unter einer bestimmten Beladung: denn wenn wir beispielsweise ein Schiff bis zu  $15^\circ$  neigen können, ohne daß es dabei umschlägt oder liegen bleibt, so ist das Schiff noch bei  $15^\circ$  stabil; wenn dieses Schiff aber bei der Neigung von  $16^\circ$  kentert, dann ist dieses Schiff bei  $16^\circ$  instabil. So will es die theoretische Auslegung des Begriffs der Stabilität.

Anders der Sprachgebrauch: wenn wir bei unserm Beispiel bleiben, so würden wir das genannte Schiff, welches bei  $15^\circ$  Neigung kentert, zweifellos ein instabiles Schiff nennen, und mit Recht; denn wir verstehen im allgemeinen Sprachgebrauch unter einem stabilen Schiff dasjenige, welches solche Neigungen, die man billiger Weise von ihm verlangen kann, aushält, ohne zu kentern.

Dieser Hinweis auf unseren Sprachgebrauch ist viel wichtiger, als man meinen sollte. Ja ich möchte sagen: in diesem Sprachgebrauch liegt ein großer Teil des Grundes, aus welchem viele unrichtige Ansichten über das Problem der Stabilität hervorgehen, denn wie Sie sehen, stimmt die in allen Büchern gegebene theoretische Erklärung über den Begriff der Stabilität durchaus nicht überein mit dem, was man in der Praxis stabil bezeichnet.

Ich wiederhole, daß der theoretische Begriff der Stabilität sich nur auf den augenblicklichen Zustand des Schiffes bezieht, den man gerade untersucht, also in unserem früheren Beispiel auf den bestimmten Zustand des Schiffes bei der Neigung von  $15$  oder  $16^\circ$ , daß aber der Sprachgebrauch dem Schiffe ein für alle Mal die Bezeichnung stabil oder instabil beilegt. Das Schiff, das bei  $16^\circ$  Neigung kentert, würden wir bei der betreffenden Beladungsart nach allgemeinem Sprachgebrauch instabil nennen; nach der theoretischen Definition des Wortes aber ist das Schiff so lange stabil, bis es die Neigung von  $16^\circ$  erreicht hat.

Deshalb wäre es gut, wenn sich dieser Sprachgebrauch erst eingebürgert hätte, wenn man nicht von einem stabilen oder instabilen Schiff reden, sondern wenn man beispielsweise sagen würde: das Schiff besitzt ein größeres oder kleineres Aufrichtungsvermögen. Denn in der Tat ist das, was wir hier Stabilität nennen, nichts anderes, als das Aufrichtungsvermögen.

Nun, m. H., die oben genannte Wahrheit klingt schon anders, wenn wir dieses Wort an Stelle des Wortes Stabilität setzen, wenn es beispielsweise nicht heißt: das breitere Schiff ist stabiler, als das schmale; sondern wenn es heißt: das breitere Schiff besitzt ein größeres Aufrichtungsvermögen, als das schmale.

Es ist ja auch bei Körpern auf fester Unterlage genau dasselbe; ein Körper mit breiter Unterlage ist weniger leicht zum Umfallen zu bringen, als ein Körper mit schmaler Unterlage, warum sollte es denn beim schwimmenden Körper anders sein? Der schwimmende Körper macht sich zwar, wie oben gesagt, sein Bett selbst, d. h. er schafft sich seine jeweilige Unterlage selbst, aber es ist ohne Weiteres klar, daß die Unterstützung, die sich das breite Schiff im Wasser schafft, auch eine breitere sein muß, als diejenige, die sich das schmale Schiff schafft. Ganz genau so ist es mit der Höhenlage des Schwerpunkts; beim Körper auf fester Unterlage wissen wir, daß es um so schwieriger ist, ihn zum Umfallen zu bringen,

um so niedriger sein Schwerpunkt liegt; warum sollte es beim Schiff anders sein?

Der Unterschied zwischen schwimmenden Körpern und solchen auf fester Unterlage ist also wirklich nicht so groß, wie es a priori den Anschein hat; die Schwierigkeit liegt vielmehr in der Art, wie die Sache rechnerisch zu fassen ist.

Man muß nämlich stets, wenn man den Stabilitätszustand eines Körpers in irgend einer Lage untersuchen will, alle zur Zeit zwischen demselben und seiner Unterlage wirkenden Kräfte genau ihrer Größe und Lage nach rechnerisch oder zeichnerisch feststellen, und das ist beim Schiff, besonders wenn es sich um geneigte Lagen oder um bewegtes Wasser handelt, eine Untersuchung, die ohne große mathematische Kenntnisse und schwierige Rechnungen unausführbar ist. Jeder Versuch, die hierfür nötigen Betrachtungen in populäre Form zu bringen, ist bis jetzt gescheitert und muß auch ferner scheitern, und ich mache deshalb, wie gesagt, gar keinen Versuch, Ihnen Zeichnungen oder rechnerische Untersuchungen vorzuführen. Damit fällt aber auch die Notwendigkeit fort, die dazu erforderlichen Erklärungen, die nur dazu bestimmt sind, die Rechnungen ausführen zu können, näher in's Auge zu fassen. Und Sie werden erkennen, m. H., daß darin keine Verschleierung unseres Gegenstandes liegt, daß der Kern der Sache vielmehr bedeutend klarer zu Tage tritt, wenn ich die nur für die mathematische Untersuchung notwendigen Begriffe, wie Deplazementsschwerpunkt, Resultante des Auftriebs, Kräftepaar der Stabilität und vor allem das ominöse Wort Metazentrum gar nicht in den Kreis der Betrachtungen ziehe. Sie werden erkennen, daß man sich über alle Vorgänge auch Klarheit verschaffen kann, wenn man das Vorhandensein dieser Begriffe ignoriert. Und damit ist außerordentlich viel gewonnen, denn nichts hat verwirrender auf das Verständnis der Stabilität der Schiffe gewirkt, als gerade die Einführung besonders des Ausdrucks Metazentrum, mit dem sich nun einmal ein festabgegrenzter Begriff schwer verbinden läßt.

Blieben wir also dabei, daß die Lage eines Schiffes, wenn es um einen bestimmten Winkel geneigt ist, stabil genannt wird, wenn es in seine ursprüngliche Lage zurückkehrt, instabil, wenn es bei diesem Winkel kentert und fügen wir hinzu, daß wir im gewöhnlichen Sprachgebrauch dasjenige Schiff als ein stabiles bezeichnen, welches ein großes Aufrichtungsvermögen hat, also nicht leicht in eine instabile Lage kommt, so glaube ich, daß wir eine genügende Zahl von Definitionen geschaffen haben, um mit unsern Betrachtungen weiter zu gehen.

Nehmen wir an, daß ein Schiff gleichlastig beladen sei, also normal zu Wasser liegt und daß nun langsam und vorsichtig auf einer Seite eine gewisse Gewichtsmenge hinzugefügt wird, so wird sich das Schiff langsam und stetig überneigen und Schlagseite annehmen, genau wie es das Gleichgewicht zwischen den auftretenden Kräften erfordert. In der geneigten Lage bleibt es ruhig liegen.

Nehmen wir nun an, wir entfernen, etwa durch einen Krahn, schnell und plötzlich die einseitig aufgeladenen Gewichte, so wird der Gleichgewichtszustand zwischen Schiff und Wasser ebenso plötzlich gestört, und das Schiff sucht sich aufzurichten. Wie bei allen Vorgängen in der Natur, bei denen Kräfte plötzlich frei werden, wird auch in diesem Falle die lebendige Kraft in Frage kommen, die bei der Ausführung des Aufrichtens angesammelt wird, das Schiff wird infolgedessen über die aufrechte Lage hinausgehen und sich ebenso weit nach der anderen Seite neigen, dann wieder zurückgehen usw. Genug, es wird pendelartig hin- und herschwingen müssen, bis die Einwirkung weiterer Kräfte die vorhandene lebendige Kraft aufgezehrt hat.

Diese weiteren Kräfte nun sind vorhanden, und zwar entspringen sie zum größten Teil dem Umstand, daß das Schiff, indem es von einem Neigungswinkel zu einem anderen übergeht, sein Bett verändern und deshalb das umgebende Wasser



in Bewegung setzen muß. Den dabei auftretenden Widerstand muß das pendelnde Schiff überwinden, dabei gibt es allmählich die lebendige Kraft ab, die es zum Pendeln zur Verfügung hatte, und kommt ebenso allmählich zur Ruhe. Ich muß dabei einschalten, daß die Ausdrücke „pendelartige“ usw. nur die Natur der Bewegung insoweit charakterisieren sollen, als eine hin- und hergehende Bewegung innerhalb zweier extremer Lagen stattfindet; im übrigen hat die Bewegung des Schiffes mit dem des Pendels keine Ähnlichkeit; es ist um so notwendiger, hierauf hinzuweisen, weil häufig gerade die entgegengesetzte Ansicht verbreitet ist.

Selbstverständlich geht diese pendelartige Bewegung mit um so mehr Heftigkeit vor sich, um so größer das Aufrichtungsvermögen des Schiffes ist, und da wir nun den langläufigen Begriff von Stabilität mit Aufrichtungsvermögen identifiziert haben, so folgt, daß ein Schiff um so heftigere Bewegungen nach einer Neigung in ruhigem Wasser machen muß, um so größer seine Stabilität ist.

Wenn es sich um seitliche Neigungen handelt, so wird also im allgemeinen das breitere Schiff heftigere Bewegungen machen, als das schmalere, ferner wird ein Schiff mit tief gelegenen Schwerpunkt aus diesem Grunde stärker rollen, als ein solches mit höher gelegenen Schwerpunkt.

Machen wir also ein Schiff übermäßig stabil, so ist die Folge, daß seine Bewegungen nach jeder Neigung, die es erhalten hat, sehr heftig werden, häufig so heftig, daß es sowohl für den Aufenthalt an Bord, wie für die Haltbarkeit der Konstruktionsteile die Grenze des Zulässigen überschreiten würde. Während also mit Rücksicht auf die Sicherheit gegen Kentern eine untere Grenze der Stabilität existiert, muß man mit Rücksicht auf die eben erwähnten Umstände auch eine obere Grenze anerkennen, d. h. ein Schiff darf weder zu wenig, noch zu viel Stabilität besitzen.

Die meisten Schiffe sind nun, soweit ihre Schwerpunktlage in Betracht kommt, fortwährenden Veränderungen unterworfen; die Art und die Verstaung der Ladung, die Menge der in den Bunkern vorhandenen Kohlen und viele andere Umstände bewirken, daß der Schwerpunkt bei den verschiedenen Reisen in verschiedener Höhe liegt, ja selbst im Laufe der Reise sich noch häufig wesentlich ändert. Das Schiff erhält also zu verschiedenen Zeiten ein verschiedenes Maß von Stabilität. Um den damit verbundenen Nachteilen entgegen zu wirken, hat man den Wasserballast eingeführt. Befindet derselbe, wie es meistens der Fall ist, sich im Boden, so kann man durch Füllen der Tanks den Schwerpunkt tiefer legen, also die Stabilität vergrößern; erst in neuerer Zeit ist man dazu übergegangen, auch Tanks in obere Teile des Schiffes zu legen, und man sollte dies in allen Fällen, in denen die Ladung so ausfallen kann, daß der Schwerpunkt sehr tief zu liegen kommt, daß also die Stabilität zu groß wird, nach Kräften durchführen, denn man gewinnt auf diese Weise ein einfaches und sicheres Mittel, die Folge der zu großen Stabilität, nämlich die heftigen Bewegungen, einzuschränken. Bei einem Schiff, das mit Ballasttanks im Boden und in den oberen Teilen versehen ist, hat man die Mittel stets zur Hand, die Stabilität innerhalb gewisser Grenzen zu vergrößern oder zu verringern; man kann sie also den jeweiligen Bedürfnissen anpassen.

Nebenbei sei erwähnt, daß Tanks, die von oben nach unten durchgehen, seien sie nun mittschiffs oder an den Seiten angeordnet, vom Standpunkte der Stabilität im Allgemeinen keine Vorteile bieten können; sie erhöhen den Tiefgang und können den Trimminfluß beeinflussen; man kann aber die Höhenlage des Schwerpunkts durch sie nicht regulieren; sie bringen also der Stabilität weder nach der einen noch nach der anderen Seite hin Nutzen.

Es liegt also an der Stabilität, ob ein Schiff in bestimmten Bewegungen gerät, nachdem man ihm eine Neigung gegeben hat; es liegt aber an anderen Umständen, ob es diese Bewegungen lange fortsetzt oder nicht. Wie wir oben gesehen haben, wird das Schiff die pendelnde Bewegung, in die es nach einer Neigung gerät, so lange fortsetzen, bis seine lebendige Kraft durch Überwindung von Widerständen aufgezehrt ist. Diese Widerstände liegen, wie gesagt, zum größten Teil in der Veränderung der Form des Bettes, welches das Schiff im Wasser findet, und je mehr die Form des Schiffes danach angetan ist, die Form seines Bettes bei der betreffenden Bewegung zu verändern, um so größer muß auch der Widerstand des Wassers sein.

Ein kreisförmiger Querschnitt, dessen Mittelpunkt in der Wasseroberfläche liegt, wird außer der Reibung keinen Widerstand bei solcher Bewegung finden; je mehr aber die Schiffsförmigkeit von diesem kreisförmigen Querschnitt abweicht, um so schneller werden seine Pendelbewegungen durch den Widerstand des Wassers zur Ruhe kommen.

Vorspringende Teile, welche sich am Schiffskörper befinden, haben natürlich auch sehr großen Einfluß in dieser Beziehung, denn bei ihrer Bewegung müssen bedeutende Wassermassen verdrängt oder, besser gesagt, verschoben werden. Bei Schiffen, welche zufolge ihrer Form und Schwerpunktlage sehr dazu angetan sind, lang andauernde Schwingungen zu machen, hat man deshalb die Schlingerkiele eingeführt, die sich ja, wie bekannt, in vielen Fällen vortrefflich bewährt haben. Man vergesse nicht: die Schlingerkiele haben auf die Stabilität selbst keinerlei direkten Einfluß; sie verkürzen nur die Dauer der vom Schiff infolge einer erhaltenen Neigung angeregten Schwingungsbewegung.

Die Möglichkeit, ein weiteres Mittel anzuwenden, um die Schwingungsbewegungen schneller zu Ende zu bringen, ist in allerneuesten Zeit entsprungen; es sind die Schlick'schen Kreise, die den Zweck haben, die lebendige Kraft, welche dem schiefen seiner Neigung zurückkehrenden Schiff innewohnt, aufzusaugen und somit dem übrigen Schiff zu entziehen. Bei Anwendung derselben in genügender Größe kommt das Schiff fast sofort zum Stillstand, wenn es aus der erhaltenen Neigung zurückkehrt. Diejenige Anwendung der Schlick'schen Kreise, die mir vorschwebt, ist derartig, daß sie nicht von der eben angegebenen Größe sein würden, sondern nur so groß, daß sie genügen, um die Schwingungen bedeutend abzumildern; von einer solchen Anwendung für gewisse Schiffstypen, z. B. Kriegsschiffe, Ozean-Schnelldampfer u. dergl., aber auch für Luftfahrzeuge, glaube ich bestimmt, daß sie einer nicht allzufernen Zukunft vorbehalten ist. Auch diese Kreise haben auf die Stabilität selbst keinen direkten Einfluß. Wohl aber haben Schlingerkiele und Kreise einen indirekten Einfluß auf die Stabilität, den wir weiter unten besprechen werden.

Wir haben den Fall betrachtet, daß die Stabilität eines Schiffes dadurch beansprucht wird, daß auf das Schiff von außen Kräfte wirken, die wir durch einseitige Belastung im Ausdruck brachten; wir wollen nun den Fall vornehmen, daß die äußeren Kräfte nicht auf das Schiff, sondern auf das Wasser einwirken.

Wenn Kräfte irgendwelcher Art auf das freie Wasser wirken, bilden sich Wellen. Obgleich nun die Wellen von Niemandem besser bekannt sind, als den meisten von uns, m. H., so ist doch deren Natur eine solche, daß eine theoretische Untersuchung der in Betracht kommenden Vorgänge recht schwierige ist. Ich will deshalb auch hier den Versuch beschreiben, die reine Theorie ganz bei Seite zu lassen, und die Wellen nur so betrachten, wie sie sich uns von der praktischen Seite zeigen. (Schluß folgt.)

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

**Strandung des Schoners »Emma Sophie«.** Das Schiff von Hamburg nach Bourget bestimmt, sichtete fünf Tage nach der Abfahrt bei stürmischem Winde aus SSO und unsichtiger Luft auf  $56^{\circ} 39' N$  und  $10^{\circ} 11' W$  ein Feuer, das vom Schiffsführer für Rattray Head gehalten wurde. Als daraufhin die nördlicher Kurs gesteuert wurde, kam das Schiff fest, und die Besatzung, die nach Abgabe von Notsignalen durch ein Rettungsboot geborgen wurde, erfuhr, daß die Strandungstelle drei Seemeilen nördlich von Aberdeen lag. Der Schoner wurde später durch Bergungsdampfer abgebracht und nach Aberdeen eingeschleppt. Der Reichskommissar, der die Strandung auf nachgemäße Navigierung zurückführt, machte dem Kapitän zum Vorwurf, bei dem unsichtigen Wetter zu dicht unter der Küste navigiert, zu wenig gelotet (erst als das falsch eingeschätzte Feuer in Sicht kam, wurde gelotet und auch nur einmal), das Journal während der ganzen Reise ungenau geführt und die Deviation nicht kontrolliert zu haben. Rechtfertigen diese Verfehlungen auch eine Patententziehung, so werde mit Rücksicht darauf von einem Antrage abgesehen, weil der Kapitän das gesichtete Feuer für Rattray Head gehalten und dem entsprechend navigiert habe. Der Spruch des Seeamtes lautet:

»Die Strandung des Schoners »Emma Sophie« bei Aberdeen am 30. September 1904 ist auf eine außerordentlich fahrlässige Navigierung des Kapitäns E. zurückzuführen, weil dieser während der Reise sein Besteck überhaupt nicht durch Loten kontrolliert hat, weil er während nebligen Wetters ohne Lotsen den Kurs direkt auf Land setzte, um dieses in Sicht zu bringen und weil, als endlich ein Feuer undeutlich durchblinkte, er aus dem einmal gesichteten undeutlichen Blink sofort ohne genügende Sicherheit auf ein bestimmtes Feuer schloß. Die Journalführung an Bord läßt ebenfalls zu wünschen übrig.«

**Kohlenexplosion Vlermastbark »Hans«.** Der Spruch des Seeamtes, auf den wir später eingehend zurückkommen werden, lautet:

»Die wesentliche Ursache der Explosion sieht das Seeamt darin, daß schon einige Tage nach Antritt der Reise alle Luken und Ventilatoren geschlossen worden sind, um zur Befolgung der damals geltenden Vorschriften zur Benutzung des Verfahrens der Deutschen Feuerlösch-Gesellschaft in Bremen (System Grouwald) Kohlenäure in den Raum zu pumpen. Auf welche Weise sich die hierdurch in dem Laderaum anammelnden und durch die geringen Mengen eingelassener Kohlenäure nicht genügend immunisierten Gase entzündet haben, ist mit Sicherheit nicht festzustellen gewesen. Es ist anzunehmen, daß Gase in den Pumpensod eingedrungen und sich dort an der von dem zweiten Offizier hinabgelassenen und wohl nicht richtig verschlossenen Davyschen Sicherheitslampe oder an der neben der Ventilatoröffnung an Deck hingestellten offenen Raumlampe entzündet haben. Das Verfahren nach dem System Grouwald scheint nach den dem Seeamt vorliegenden Gutachten an sich bei richtiger Handhabung ein geeignetes Mittel zur Bekämpfung von Schiffsbränden darzustellen. Die Art und Weise, wie es im vorliegenden Falle angewendet worden ist, bedeutete aber eine Gefährdung des Schiffes und ist als ursächlich für den Unfall anzusehen. Da die Schiffsleitung sich im wesentlichen an die Instruktion der Feuerlöschgesellschaft gehalten hat, trifft sie ein erheblicher Vorwurf nicht. Es ist nur insofern gefehlt worden, als nicht nach Abschluß der Ventilatoren täglich die Räume auf Gasgehalt untersucht worden sind und es gestattet worden ist, dem den Laderäumen angrenzenden und nicht luftdicht von denselben abgeschlossenen Proviantraum mit offener Lampe zu betreten. Ein Zusammenhang dieser Verstöße gegen

die Instruktionen der Gesellschaft bzw. gegen den § 66 der Unfallverhütungsvorschriften mit dem Unfall ist aber nicht nachzuweisen. Nachdem die zur Zeit des Unfalls geltenden Vorschriften der Feuerlösch-Gesellschaft jetzt dahin abgeändert worden sind, daß mit dem Verfahren erst dann zu beginnen ist, wenn die Temperatur-Messungen eine gegenwärtige Gefahr anzeigen und nachdem auch die See-Berufsgenossenschaft die Ausstattung deutscher Fahrzeuge mit diesem System nur unter der Bedingung zugelassen hat, daß bis zum Eintritt einer Feuergefahr die Bestimmungen der Unfallverhütungs-Vorschriften über Oberflächen-Ventilatoren strikto zu befolgen sind, kann angenommen werden, daß der Wiederholung eines ähnlichen Unfalles durch falsche Anwendung dieses Verfahrens vorgebeugt ist. Es ist aber darauf hinzuweisen, daß auch bei dem Gebrauch der Davyschen Sicherheitslampe Vorsicht zu üben ist.«

### Seeamt zu Flensburg.

**Kollision Fährdampfer »August« mit einer Marinobarkasse im Kieler Hafen.** Es handelt sich hier um einen Seeunfall, der neben dem Seeamt bereits das Oberseeamt beschäftigt hat und an den Vorderrichter aus formalen Gründen zur nochmaligen Verhandlung zurückgewiesen wurde. Indem wir auf die Oberseeamtsverhandlung (S. 201/202, 1904) verweisen, genügen zur Verständigung über den Sachverhalt die Ausführungen des Reichskommissars mit nachfolgendem Spruch des Seeamtes.

Der Reichskommissar führt aus, daß der Schiffer H. den Zusammenstoß verschuldet hat, weil er verpflichtet war, der Dampfbarkasse aus dem Wege zu gehen, außerdem sei auf dem Dampfer ein ordnungsmäßiger Ausguck nicht gehalten worden. Auch habe der Schiffer H. gegen die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung über das Verhalten nach dem Zusammenstoß von Schiffen auf See dadurch verstoßen, daß er gleich nach der Kollision davongefahren sei, ohne sich um die beschädigte Barkasse zu kümmern. Der Reichskommissar hält deshalb seinen in der ersten Verhandlung gestellten Antrag auf Patententziehung aufrecht.

Das Seeamt gibt folgenden Spruch ab: »Am 13. September 1903 hat ein Zusammenstoß zwischen dem Fährdampfer »August« und der Barkasse S. M. S. »Mecklenburg« im Kieler Hafen stattgefunden. Dieser Zusammenstoß ist von dem Schiffer H. verschuldet, weil er nicht der Barkasse aus dem Wege gegangen ist. Gegen die Verordnung für das Seekriegshafengebiet ist verstoßen, weil kein ordentlicher Ausguck gehalten worden ist. Auch hat er gegen die Kaiserliche Verordnung gehandelt, als er gleich nach der Kollision davongefahren ist. Die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes wird ihm nicht entzogen.«

## Schiffbau.

### Baufträge.

Die Eiderwerft, Aktien-Gesellschaft in Tönning, kontrahiert mit der Reederei Holm & Molzen in Flensburg einen **Stahlfachtdampfer** von 4950 Tons. Lieferung per 15. Januar 1906.

Den Stettiner Oderwerken wurde für Flensburger Rechnung der Bau eines **Schrauben-Fachtdampfers** von 350 T. Tragfähigkeit übertragen. Das Schiff erhält eine Dreifach-Expansionsmaschine, zwei zylindrische Röhrenkessel und soll eine Geschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde entwickeln.

### Stapellänfe.

Am 29. April lief auf der Schichauwerft in Danzig der für die Königliche Wasserbauinspektion in Emden erbaute **Baggordampfer** vom Stapel.

Von der Werft von Johs. Thormählen & Co. in Elmsborn wurde ein 18 m langes **Doppelschraubenmotorboot** mit 12pferdigen Motoren, bestimmt für Para, vom Stapel gelassen. Mit dem Dampfer »Mendoza« soll es seinem Bestimmungsort zugeführt werden.

Auf der Werft des Bremer Vulkan, Vegesack, fanden am 2. Mai zwei Stapelläufe statt und zwar wurden der für den westafrikanischen Küstendienst bestimmte Passagier- und Frachtdampfer »Kuka« für die Woermann-Linie, Hamburg, sowie der Seeleichter »Unterweser 19« für die Schleppschiffahrtsgesellschaft »Unterweser«, Bremen, zu Wasser gelassen. Der Dampfer »Kuka« mißt: 60 × 9,3 × 3,66 m. Die Tragfähigkeit stellt sich bei 3 m Tiefgang auf 900 Tonnen. Zum Betriebe dient eine dreifache Expansionsmaschine von 500 HP, die dem Dampfer eine Geschwindigkeit von etwa 10 Meilen gibt. Der Leichter »Unterweser 19« mißt: 68 × 10,10 × 4,70 m; er ist im stande 1700 Tonnen zu tragen und besitzt Hilfskessel zum Betriebe der Winden, des Ankerspills und des Dampfsteuerapparates.

Zu der beabsichtigten Gründung einer Filiale der **Stettiner Vulkan-Werft** auf hamburgischem Gebiet nimmt die Direktion u. a. in folgender Weise Stellung: »In eingehenden Studien haben wir den Plan einer Nordsee-Werft vorbereitet, den wir der nächsten Generalversammlung vorzulegen beabsichtigen. Unsere kommerziellen Erwägungen beruhen auf der Entwicklung des Nordseeverkehrs und der Konkurrenz der Nordsee-Werften, dem Wunsch eines näheren Anschlusses an die Hansestädte und der Notwendigkeit, an dem Geschäft der Schiffsreparaturen in höherem Maße als bisher teilzunehmen. Von technischen Momenten heben wir hervor, daß die Wasser-Verhältnisse der Oder und Ostsee unzulänglich sind für den Bau der großen Kriegsschiffe, welche von fremden Marinen zurzeit gebraucht werden; sie sind ebenso unzulänglich für moderne Ozeandampfer, deren Abmessungen sich von Jahr zu Jahr gewaltig steigern.«

Die Arbeiter der **Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft** sind mit Lohnforderungen hervorgetreten, die von der Werft abgelehnt wurden, »da zur Zeit kein Grund vorliegt, eine Änderung in den bei der Gesellschaft bestehenden Lohn-Verhältnissen etc. eintreten zu lassen.« Diese Stellungnahme mußte zweimal kundgegeben werden, da der ersten Antwort eine Resolution der Werftarbeiterschaft folgte, worin um abermalige Prüfung der Lohnforderungen ersucht wurde. Am 13. Mai wollen die Arbeiter zu der erneut erfolgten Absage in einer weiteren Versammlung Stellung nehmen.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Am 2. Juni wird in Kiel eine Versammlung der Mitglieder des Schutzvereins Deutscher Reeder stattfinden. Die Versammlung wird sich mit den Beschlüssen der Kopenhagener Konferenz beschäftigen; unmittelbar an die Versammlung dürfte sich dann die neue Reederversammlung in Kopenhagen schließen.

Der Norddeutsche Lloyd hat im April 22 375 Passagiere von Bremerhaven aus befördert; die drittstärkste Monatsfrequenz überhaupt. Höher war nur der März 1905 mit 25 200 Passagieren und der Mai 1903 mit 23 969 Passagieren.

Der Staatssekretär des Innern gibt bekannt, daß Herr Dr. Fulst mit der kommissarischen Wahrnehmung der Geschäfte eines zweiten Reichsprüfungsinspektors betraut sei und daß Dr. Fulst die Beaufsichtigung des Prüfungswesens bei den preußischen Schulen übertragen worden sei.

Der Tod eines Matrosen, verursacht beim Einhängen des Kattblocks, gibt dem hamburgischen Seeamt zu folgender Stellungnahme Anlaß: »Der Matrose ist beim Klären des Ankers dadurch tödlich verunglückt, daß der Anker plötzlich infolge Brechens des Ankerbeschlages niederrauschte und den Matrosen mit in die Tiefe riß. Die Ursache des Mitreißen ist darin zu sehen, daß dieselbe Leine, die der Mann zu seinem Schutze um den Leib trug, mit dem anderen Ende am Anker befestigt und in dem Augenblick nicht oben festgelegt war. Es war nicht festzustellen, wer die fehlerhafte Befestigung der Leine verschuldet hat, eine Schuld war daher der Schiffsleitung nicht mehr nachzuweisen. Die Ursache des Brechens des Ankerbeschlages war gleichfalls, da dieser verloren gegangen ist, nicht aufzuklären. Richtiger wäre es gewesen, während des Klären des Ankers die Fahrt des Schiffes zu mäßigen.«

In einer am 5. Mai abgehaltenen Versammlung der Schauerleute von Hamburg wurde mit großer Majorität beschlossen, dem Tarif über Lohn- und Arbeitsbedingungen nach dem Vorschlage der Arbeitgeber, in dem einige Zugeständnisse gemacht worden sind, zuzustimmen, mit dem Bemerkten, daß der gegenwärtige Augenblick zum Ausstand nicht mehr geeignet sei.

Die Differenzen der Aktien-Gesellschaft »Weser« mit ihrer Arbeiterschaft sind erledigt. Die Arbeit ist am Montag, den 8. Mai, in vollem Umfange wieder aufgenommen worden.

Heft 26 des von der Seewarte herausgegebenen »Pilote«, soeben erschienen, enthält Beiträge zur Küstenkunde über: Fahrten an der Küste von Deutsch-Südwestafrika, Mossoro, Bali-Straße, Makassar-Straße, Pasvervean (Java), Makassar, Soemalata (Celebes), Mitford-Hafen (Borneo), Muntok (Banka-Insel) und außerdem wertvolle Winke über Lotsen- und Schleppdampferverhältnisse in Cardiff, Newport und Barry Docks.

### Ausland.

Das englische Handelsamt gibt über überseeischen Passagierverkehr der nachstehenden Städte folgende bekannt. Es wurden seewärts befördert im Jahre 1904 über

	Kajüte	Zwischendeck
Liverpool.....	37 116	237 468
London.....	16 287	7 265
Plymouth.....	594	1 084
Southampton.....	26 911	45 385
Glasgow und Greenock	2 421	27 375
Queenstown.....	15	39 347
Londonderry.....	226	8 492
alle anderen Häfen...	3 368	523
Total.....	86 938	366 930

## Vermischtes.

**Internationales Seerecht.** Das »Comité Maritime International« wird vom 14.—17. Juni in Liverpool eine Konferenz über internationales Seerecht abhalten. Zur Diskussion steht

\*) Im Vertrieb bei Eckardt & Messtorff, Hamburg Preis Mk. 0,50.



folgende Fragen: 1) die Beschränkung der Haftpflicht der Seeder, 2) Rechtsstreitigkeiten über Hypotheken und Darlehen auf Schiffe, 3) Rechtsstreitigkeiten über Frachten. Ein Empfangs-Limites hat sich unter dem Vorsitz des Lord Mayor von Liverpool gebildet; es zählt eine Reihe hervorragender Namen, wie Sir Alfred Jones u. a. zu Mitgliedern. Sekretäre sind in Liverpool die Herren Leslie F. Scott, Gow & Thomas H. Barker; an diese sind alle Mitteilungen für die Konferenz zu richten.

**Anmusterungen der Mannschaften russischer Transportschiffe im Hamburger Hafen.** Es wurde bereits zweimal die Anmusterung der Besatzungen für die russischen Transportschiffe in die Wege geleitet, doch immer rückgängig gemacht. Vorläufig sind 350 Mann für die Transportdampfer »Assyria« und »Canada« und den auf der Werft von Blohm & Voß als Werkstattdampfer umgebauten Dampfer »Phoenixia« erforderlich. Die Annahme der Kapitäne, Offiziere und Maschinisten ist dem Verein deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine übertragen worden. Die Mannschaften werden von den Heuerbassen Möller und Ohlsen angenommen. Die Leute haben bei den Heuervertrag zu unterschreiben, werden dann nach Lissabon gesandt und dort nach den russischen Musterungsbedingungen angemustert. Die Transportschiffe sollen Ende Mai Lissabon verlassen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 4. Mai abgehaltenen außerordentlichen Mitgliederversammlung wurden 12 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich die Monatskarte für den Nordatlantischen Ozean, sowie ein Schreiben des Seeschiffervereins »Stettin«. Das Andenken zweier in ihrem Berufe gestorbenen Mitglieder wurde durch Erheben von den Sitzen geehrt. Ein Antrag des Verwaltungsrates auf Ausschließung eines Mitgliedes aus dem Verein, dessen Betragen und Handlungsweise nicht den Tendenzen des Vereins entsprach, wurde von der außerordentlichen Mitgliederversammlung angenommen.

## Büchersaal.

**Atlas der Gezeiten und Gezeitenströme für das Gebiet Nordsee und der Britischen Gewässer** ist der Titel eines von der Deutschen Seewarte herausgegebenen und soeben im Verlage von **L. Friederichsen & Co., Hamburg**, (Preis Mk. 6) erschienenen Werkes, das außer einem einleitenden Text 12 Karten enthält, die die Tidenverhältnisse für das im Titel angegebene Gebiet darstellen. Nach dem Vorwort ist dieser Atlas für den praktischen Gebrauch auf See bestimmt, wie wir hinzufügen möchten, dazu auch ganz besonders geeignet. Der Gedanke ist als recht glücklich bezeichnet worden, für jede Stunde die Tide gleichzeitig den Stand der Gezeiten für alle in den Karten angegebenen Orte mit dem Zustand des Gezeitenstromes das ganze Gebiet bildlich vorführen zu wollen. Der Seemann wird mit Hilfe dieses Atlas in der Lage sein, auf dem Wege über See, wie auch beim Einlaufen in Flüsse und Häfen, sich genau über die für ihn in Frage kommenden Tiden- und Gezeitenverhältnisse zu unterrichten, besonders wenn er noch den Text studiert, der manche beachtenswerte Punkte enthält, insbesondere über den Einfluß des Windes auf den Wasserstand. Wenn wir ferner noch hervorheben, daß die Ausstattung des Atlas sehr geschmackvoll gehalten

und daß für den praktischen Gebrauch ein zum Umklappen geeigneter weicher Einband gewählt ist, so muß anerkannt werden, daß nach jeder Richtung Fürsorge getroffen und das Möglichste geleistet worden ist. Durch die Herausgabe dieses Werkes hat die Deutsche Seewarte sich ein wirklich großes Verdienst erworben. Ein Standardwerk ist hier geschaffen worden, grundlegend mit unabänderlichen Maximen. Ein navigatorisches Hilfsmittel, das in seemännischen Kreisen Anerkennung finden muß, und das deshalb auf keinem deutschen Schiffe fehlen darf, liegt doch sein unmittelbarer Nutzen für die Schifffahrt klar auf der Hand. Wir halten das Werk aber nicht nur für die praktische Schifffahrt von unschätzbarem Wert, sondern empfehlen es auch weiteren Kreisen zum Studium, denn manche Fragen über Einzelheiten im Verlaufe der Tide, die bislang unaufgeklärt waren, finden durch die einfache bildliche Vorführung im Verein mit dem von Theorien freien Text ihre vollständige, leicht verständliche Lösung.

**Nautik.** Kurzer Abriss des täglich an Bord von Handelsschiffen angewandten Teils der Schifffahrtskunde von **Dr. Franz Schulze**. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. Mit 56 Abbildungen. **G. J. Göschen'sche Verlags-handlung** in Leipzig. Preis 80 Pfg.

Seit dem ersten Erscheinen des Werkchens sind gerade in der Nautik große Umwälzungen vor sich gegangen. Seit dem 1. Juli 1904 sind neue Prüfungsbestimmungen in Kraft getreten, die teilweise ganz neue Fächer in den Navigationsunterricht eingeführt haben. Man ist in der modernen Nautik mehr und mehr von der Bestimmung eines Punktes zur Ausmachung einer Linie übergegangen und hat die in der ersten Auflage bereits mit Geschick behandelte Summersche Standlinien-theorie weiter ausgebaut. — Ebenfalls umgeändert ist in der Zwischenzeit das Nautische Jahrbuch, welches die Grundlagen der Rechnung liefert. Da es für den Käufer des kleinen Bandes Schwierigkeiten bieten würde, später noch alte Jahrbücher zur Einübung der gegebenen Rechnungsbeispiele zu beschaffen, sind also Exempel zugleich für 1905 ungerechnet worden. Für Zeitazimute und die Mondstanzungen ist eine zweite Formel gegeben, einige Tafeln sind übersichtlicher als beim ersten Drucke zusammengestellt.

**Der Hottentotten-Aufstand.** Studie über die Vorgänge im Namalande vom Januar 1904 bis zum Januar 1905 und die Aussichten der Niederwerfung des Aufstandes. Von **v. François** (Generalmajor). **H. S. Mittler & Sohn**, Berlin 1905. Preis Mk. 1.60.

Einleitend wird die allgemeine Lage bei Beginn des Herero-Aufstandes geschildert, dann die Vorgänge im Bezirk Keetmanshoop bis zum Januar 1905, der Beginn des Kampfes gegen Marengo und des allgemeinen Hottentotten-Aufstandes im Süden. Die weiteren Abschnitte des Buches behandeln den Marsch des Majors v. Lengerke von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop, die Vorgänge im nördlichen Namalande seit 1904, den Aufstand sowie die Vorgänge im Bezirk Gibeon und die militärischen Gegenmaßnahmen in der Kolonie vom Eingreifen der ersten Verstärkungen im Oktober bis zum Angriff der deutschen Truppen gegen Witboi. Hieran schließt der Verfasser eine Beurteilung der Lage im Aufstandesgebiet der Hottentotten im Jahre 1905, Angaben über die Stärke der Hottentotten, die Lage des Kriegsschauplatzes und den Einfluß des Landes auf die Kriegführung. In den Schlußkapiteln »Politik im Schutzgebiet« und »Politik für das Schutzgebiet« werden die Aussichten der Niederwerfung des Aufstandes beleuchtet. Die Schrift verdient Beachtung und sei allen Kolonial-Interessenten empfohlen.

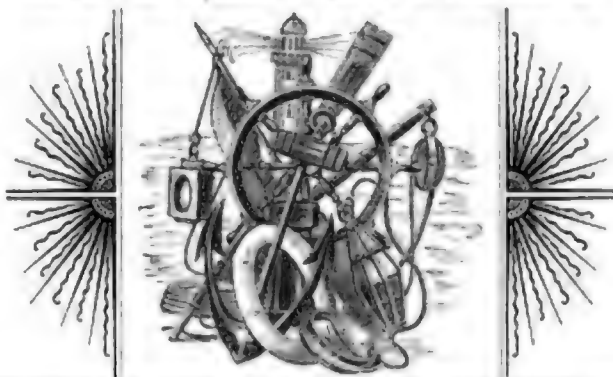
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Mittel zur Hebung des Standes.

Wie wohl allmählich allgemein in Verbandskreisen bekannt geworden ist, hat sich die Technische Kommission für Seeschifffahrt längere Zeit mit Vorschlägen zu neuen Prüfungsvorschriften für Seemaschinisten beschäftigt. Die Beratungen neigen sich ihrem Ende oder sind wohl schon beendet. Einerlei, ihr Ergebnis wird die Mitglieder des Verbandes in Erstaunen setzen. Sie werden gewahr werden, daß in Zukunft leitende Maschinisten transatlantischer Dampfer technisch-wissenschaftliche Anforderungen gestellt werden wie sie auf die Nautik bezogen in gleichem Umfang auch nicht annähernd von dem Führer eines Schiffes verlangt werden, trotzdem die jetzigen Prüfungsvorschriften für Seeschiffer etc. bekanntlich ganz neuen Datums sind.

Mag nun auch sein, daß die Beschlüsse der Technischen Kommission noch zuständigen Körperschaften zur Stellungnahme unterbreitet werden, so bleibt doch bestehen, daß sich die Öffentlichkeit bisher mit dem Wesen und der Tragweite der Beschlüsse nicht beschäftigt hat. Die Vertreter der Seemaschinisten, die in der Stille ernst und tüchtig für ihre zukünftige, soziale Stellung gearbeitet haben, zeigten vor der Technischen Kommission eine Einmütigkeit, ein Solidaritätsgefühl, das Respekt einflößt und das den Schiffsführern sowie Seesteuerleuten als dringend nahahmenswert vor Augen geführt werden muß. Alle Seemaschinisten, ehemalige oder aktive, mögen sie Schiffsinspektoren oder IV. Maschinisten sein, halten und stehen, soweit die allgemeinen Interessen ihres Standes in Frage kommen, zusammen wie ein Mann. Diese achtungsgebietende Haltung verhindert Außenstehende, mit unbedachten Vorschlägen hervortreten, weil diesen von vornherein das Wichtigste, der Resonanzboden fehlt.

Wie ganz, ganz anders, als die Idee zu einer Abänderung der 1888er Prüfungsvorschriften der Seeschiffer und Seesteuerleute auftauchte. Da war zunächst das bedauerliche Schauspiel, daß in der Auffassung über die theoretischen Anforderungen unseres Nachwuchses die Vertreter der alten Schule den Anhängern der modernen (bei den Maschinisten jetzt durchgedrungenen) Richtung kraß und leider auch erfolgreich gegenübertraten. »Wir haben unsere Schiffe all die langen Jahre auch ohne den theoretischen Kram, ohne Unfall über See gebracht, weshalb die erhöhten Anforderungen? Was früher nicht nötig war, brauchen wir auch jetzt nicht?« An diesem Hemmschuh, an dem schon so manche gute Idee zerschellte, stolpten auch manche Anregungen, die eine Hebung des Bildungsniveaus der Standesgenossen wohl herbeigeführt hätten. Auf der anderen Seite lagen aber auch Anträge über so hohe Anforderungen für die Steuermanns- und Schifferprüflinge vor, daß sie, wollte man nicht ganze Bevölkerungsschichten der Wasserkante der höheren Karriere im Seemannsberuf fernhalten, abgelehnt werden mußten. Es wurde oben auf beiden Seiten gesündigt. Als man diesen Zwiespalt im eigenen Hause in weiteren Kreisen gewahr wurde, da strömte ein Heer von Gutachtern herbei. Alle gaben sie ihr Verscheel und — der Rest ist Schweigen. — —

Welche Lehren lassen sich nun für uns, die wir im Verbande sind, aus dem Geschilderten ziehen? Wir sollen kleine Sonderwünsche zugunsten des ganzen Standes zurückstellen; sollen Meinungsverschiedenheiten unter uns abmachen, Dritten gegenüber aber als geschlossene Phalanx auftreten; die Seeschiffer sollen an ihren Werdegang denken und nicht vergessen, daß sie früher Seesteuerleute waren; die Seesteuerleute sollen bei ihren Anregungen und Vorschlägen mehr Augenmaß halten und mit unausführbaren Ideen überhaupt nicht hervortreten.

— Das ist im großen und ganzen die Taktik der Maschinisten, der sie ihre großen Erfolge verdanken. Es wird soviel über die Hebung unseres Standes gesprochen und es werden verschiedene Mittel zur Erreichung dieses Zieles vorgeschlagen. Ein Mittel kennen wir jetzt. Denn, Das darf man schon heute aussprechen, die neuen Prüfungsvorschriften der Maschinisten werden dazu beitragen, ihre Stellung nicht nur an Bord, sondern ebenso im sozialen Verkehr ganz bedeutend zu heben. Wollen wir nicht ganz ins Hintertreffen geraten, dann muß etwas geschehen. Natürlich nicht zur Verschlechterung der Prüfungsvorschriften der Maschinisten, sondern zur Verbesserung unserer 1904er. Vorher müssen allerdings erst die Maschinisten-Vorschriften bekannt geworden sein.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 20.

Hamburg, den 20. Mai.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Zwangsloten. Beschränkte Haftbarkeit der Reeder. — Betrachtungen über die Stabilität der Schiffe vom Gesichtspunkte der Praxis. — Neues über Schiffsturbinen. — Die dänische Handelsmarine. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten.

### Auf dem Ausguck.

#### Fehmarnbelt-Feuerschiff.

Aus der seeamtlichen Verhandlung hat sich ergeben, daß die Wasserbauinspektion in Flensburg die verspätete Bekanntgabe der Auslegung des Feuerschiffs (S. 171/172) aus zweierlei Gründen zu rechtfertigen versucht. Sie könne nicht vorher angeben: das Feuerschiff werde an dem und dem Tage ausgelegt sein, da die Ausführung einer solchen Ankündigung von den Witterungsverhältnissen (sichtige Luft etc.) abgänglich sei. Wenn dann die Auslegung erst acht Tage später, nachdem das Feuerschiff auf seiner Station lag, durch die »Nachr. für Seefahrer« bekanntgegeben wurde, so erkläre sich diese Verspätung dadurch, daß der Tag der Auslegung (4. März) mit dem Erscheinungstermin der Seefahrer zusammenfiel und daß sie deshalb erst in der nächsten Herausgabe veröffentlicht werden konnte. — Beide Gründe sind nicht stichhaltig. Hätte die Wasserbauinspektion, wie sie es laut Bekanntmachung in No. 52 und 53 der »Nachr. für Seefahrer« auch anfänglich beabsichtigt hat, den Tag vorher bekanntgegeben, an dem das Feuerschiff ausgelegt werden sollte — Niemand hätte sie dann für das Mißverständnis verantwortlich machen können, auf das die Strandung des »Poseidon« zurückzuführen ist und das ihr jetzt zur Last gelegt werden muß. Der Einwand, daß der der Auslegung folgende Sonntag hinderlich für eine umgehende Verbreitung der Nachricht war, wird durch folgenden, sehr beachtenswerten Ausspruch des Seeamts zu Hamburg widerlegt: »Es ist dringend geboten, daß solche Auslegungen von

Feuerschiffen, wie dies auch von der Wasserbauinspektion in Flensburg angekündigt worden war, vorher bekannt gemacht wird, daß für solche wichtige Mitteilung Telegraph und Telephon benützt werden und daß dafür gesorgt werden, daß jedem den Kanal passierenden Schiffer die Mitteilung zugeht.«

#### Wieder die Dampferpatente!

Nach der Tagespresse hat das Vorsteheramt der Danziger Kaufmannschaft in seiner Sitzung am 10. Mai beschlossen, bei dem Handelsminister den Fortfall der zum Steuermannspatent vorgeschriebenen Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen zu beantragen. Daß der Zeitpunkt zu einem derartigen Antrage gerade jetzt gewählt worden ist, jetzt, nachdem die Technische Kommission zwölf Monate in der Küstenfahrt als anrechnungsfähig für Steuerleute anerkannt hat und doch höchstwahrscheinlich für diese Auffassung das Ohr des Bundesrats finden wird, — ist uns nicht ganz verständlich. Selbst dann nicht, wenn man Denjenigen nicht widerspricht, welche die Einführung der Dampferpatente bei uns nach englisch-norwegischem Vorbild nur eine Frage der Zeit nennen. Vorläufig sind im Verein mit den drei Schulschiffen unsere Segelschiffe noch in der Lage, den Schiffsoffiziersnachwuchs zu erziehen. Erst wenn diese Voraussetzung nicht mehr zutrifft, mag man in den sauren Apfel beißen; so lange noch eine Segelschiffserziehung möglich ist, soll man sie fordern und sich zu erhalten suchen. Wie sehr auch heute noch in England die



Dampferpatente in Mißkredit stehen und nur als ein notwendiges Übel angesehen werden, beweist die in den letzten Wochen in der englischen Fachpresse geführte Polemik über diese Angelegenheit. Wie die deutschen Schifffahrtskreise über Dampferpatente denken, haben sie im Februar vorigen Jahres mit ungeschminkter Offenheit als Antwort auf denselben Antrag der Danziger Kaufmannschaft ausgesprochen, der nun wieder zur Diskussion steht!

**Desertionsvergehen (§ 93 Abs. 3 der S.-O.)  
vor Schöffengerichten.**

Am 10. d. M. hat sich der Reichstag mit einer Abänderung der §§ 27, 28 und 75 des Gerichtsverfassungsgesetzes beschäftigt und in zweiter Lesung die Kommissionsbeschlüsse angenommen, wonach sich die Zuständigkeit der Schöffengerichte unter anderem auch auf das Vergehen des strafbaren Eigennutzes in den Fällen des § 93 Abs. 3 der Seemannsordnung erstrecken soll. An der Annahme in dritter Lesung ist kaum zu zweifeln, da bisher bei der Mehrheit nur Meinungsverschiedenheiten über den Termin des Inkrafttretens der abgeänderten Paragraphen bestehen. Man kann demnach schon heute mit der in Aussicht genommenen, erweiterten Zuständigkeit der Schöffengerichte als mit einer bereits vollzogenen Tatsache rechnen. Vergewärtigt man sich zunächst den Wortlaut des Abs. 3 jenes Paragraphen:

»Ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer entweicht oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, wird mit der im § 298 des Strafgesetzbuchs angedrohten Gefängnisstrafe bis zu einem Jahre belegt. Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu dreihundert Mark erkannt werden.«

Von irgendwelcher Bedeutung für die Deserteure wird die Zuständigkeit der Schöffengerichte auf den in Abs. 3 vorgesehenen Fall wohl nur dort sein, wo die Vorschußnoten den Anweisungen auf verdiente Heuer noch nicht Platz gemacht haben. In den übrigen Häfen ist »ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer fortläuft«, eine unbekannte Erscheinung, es sei denn, das man mit Meves (S. 38 f.) den Abs. 3 folgendermaßen auslegt: »Es komme nur darauf an, daß der kontraktbrüchige Schiffsmann die Heuer bzw. eine Anzahlung darauf bereits empfangen, nicht aber, ob er dieselbe noch im Besitze und ebensowenig, ob er sie schon abverdient habe. Hierbei kommt er zu dem Ergebnis, daß unter Heuer im Sinne dieser Strafvorschrift jede auf dieselbe dem Schiffsmann geleistete Zahlung, Vorschuß- oder Abschlagszahlung, zu verstehen sei.« Diese Auffassung (der sich Kleinfeller S. 608, 609 anschließt), sagt Perels, erscheint mit dem Sprachgebrauch nicht vereinbar. Bedenklich ist sie auch insofern, als das St.-G.-B. den Fall des § 298 für strafbaren Eigennutz ansieht, ein solcher aber schwer-

lich darin erblickt werden kann, daß jemand mit dem Teile der Heuer, welchen er bereits durch wirklich geleistete Dienste verdient hat, entweicht. Daß der Schiffsmann in Ermangelung anderweiter Vereinbarung erst nach Beendigung des Dienstverhältnisses Zahlung beanspruchen kann, dürfte für die Auslegung der Vorschrift um so weniger in Betracht kommen, als von dieser Regel erhebliche Abweichungen zugelassen sind. Ohne Zweifel ist der Tatbestand aber gegeben, wenn der Schiffsmann entweicht, ehe er die vorschußweise empfangene Heuer ganz abverdient hat, also überall dort, wo Vorschußnoten ausgegeben werden. Zur Ahndung solcher Vergehen war bisher die Strafkammer zuständig, in Zukunft, wahrscheinlich vom 1. Oktober ab, sollen sie nun, wie gesagt, auf Antrag des Staatsanwalts dem Schöffengericht überwiesen werden können. Ob damit eine Änderung in der Aburteilung dieser Desertionsvergehen verbunden sein wird, läßt sich nicht voraussagen, kommt es doch wesentlich auf die jeweilige Zusammensetzung des Schöffengerichtes an. Immerhin, wir haben geglaubt, diese vom Reichstag beabsichtigte Revision den Lesern mitteilen zu sollen.

**Die beabsichtigten Beschränkungen in der Aufnahme  
von Einwanderern nach dem Ver. Königreich**

werden in englischen Schifffahrtskreisen gegenwärtig lebhafter als je erörtert, hat doch die sog. Aliens-Bill, der diese Einwanderung behandelnde Gesetzesentwurf, am 2. Mai die zweite Lesung im Unterhause passiert. Inhalt und Tendenz der Bill erregen eben so stark in Reeder- wie in Kapitänskreisen Bedenken. Der Reeder befürchtet eine Abnahme des vom Kontinent nach den Ver. Staaten über englische Häfen gehenden Passagierverkehrs, weil die Auswanderer, wenn ihnen das Land in England erschwert wird, kontinentale Häfen noch mehr bevorzugen werden, als es angeblich schon jetzt, nach Errichtung der aus sanitären Gründen geschaffenen Kontrollstationen, der Fall sei. Diesen Gefühlen hat Sir Charles Dilke sehr beredten Ausdruck gegeben und nachher die Versicherung erhalten, daß eine unterschiedliche Behandlung zwischen durchgehenden Auswanderern und solchen, die sich in England ansässig machen wollen, vorgenommen werden müsse. Die Bedenken der Kapitäne sind anderer Art, aber nicht minder beachtenswert. Ihr Sprachrohr, die Merchant Service Guild, zählt sie auf. Besonders wirkungsvoll erscheint das Bedenken, daß die Kapitäne allein verantwortlich für alle Übertretungen des Gesetzes sein sollen. Erweist sich ein mitgenommener Passagier im Ankunftsort als »underisable«, wie sich der Engländer kurz, aber verständlich ausdrückt, dann steht dem Kapitän eine Geldstrafe bis zu 100 £ bevor und außerdem noch in Aussicht, zur Erstattung der

Kosten verantwortlich gemacht zu werden, die durch die Rücksendung des Auswanderers entstehen können. Gegen eine solche Zumutung wendet sich die Guild in einer längeren Denkschrift, die in dem Wunsche gipfelt: zwar die lästigen Ausländer vom Mitbewerb um die Stellen als Führer oder Offizier britischer Handelsschiffe auszuschließen, gegenüber anderen Einwanderern milder zu verfahren, sonst aber die Reederei mitverantwortlich für Verstöße der Bestimmungen des Gesetzes zu machen. — Die Erörterungen stehen nun in dem Stadium, wo die parlamentarischen Vertretungen in Tätigkeit treten: das Ergebnis ihrer Arbeit muß deshalb erst abgewartet werden, ehe weiter über diese, auch für deutsche Schiffsfahrtskreise recht wichtige Angelegenheit gesprochen werden kann.

### „Was ist hilfsbedürftig?“

Aus dem in voriger Nummer veröffentlichten Artikel unter obigem Titel muß auf einen Satz, weil er zu Mißverständnissen Anlaß gegeben hat, zurückgekommen werden. Dort war der die Heimbeförderung des Schiffsmannes bezahlende, dem die Heimbeförderung verrichtenden Reeder gegenübergestellt. Wenn dabei der Letztere, »der zur Rückbeförderung verpflichtete Reeder« genannt wurde, so sollte damit ausgedrückt werden, daß dieser Reeder vom Konsul verpflichtet worden sei, zurückgebliebene Schiffsleute einer anderen Reederei heimzubefördern, nicht aber, wie einige Leser allerdings nicht ganz mit Unrecht meinen, derjenige Reeder zu verstehen sein, der durch das Gesetz verpflichtet werde, die Kosten für die Heimbeförderung zu tragen.

## Zwangslotsen. — Beschränkte Haftbarkeit der Reeder.

Nach Art. 633 der Merchant Shipping Act von 1894 ist der Reeder und der Schiffsführer von der Verantwortung gegen Jedermann für jeden Schaden frei, der durch einen Zwangslotsen innerhalb seines Reviers verschuldet wird. Das englische Gesetz geht hierin bedeutend weiter als unser Handelsgesetzbuch, das bekanntlich laut § 738 nur den Reeder des Schiffes von der Verantwortung für den Schaden befreit, der durch den von einem Zwangslotsen verschuldeten Zusammenstoß entstanden ist, vorausgesetzt, daß die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben.

Da nach § 734 Abs. 3 die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen haben, könnte nach deutschem Recht die Besatzung haftbar für Kollisionsschäden gehalten werden, auch wenn diese von einem Zwangslotsen verursacht worden sind. Ist es doch denkbar, daß die Schiffsführung »die ihr obliegenden Pflichten erfüllt« und sich doch eines Verschuldens im Sinne des § 734 Abs. 3 schuldig machen kann.

Aber, nicht über die Haftbarkeit deutscher Reeder und deutscher Schiffsbesatzung bei Kollisionen wollten wir diesmal sprechen, sondern über die gegenwärtig anscheinend mit Erfolg betriebenen Bestrebungen des englischen Parlamentariers Herrn Sinclair: »to abolish the exemption of the shipowner from liability for any damage caused by a ship when in charge of a compulsory pilot«. Herr Sinclair, der seinen Antrag im Interesse der Leichterreeder (bargeowners) stellt, die der Wohltat des Art. 633 nicht teilhaftig werden, wird von einigen englischen Schiffsfahrtsblättern ob seines Vorgehens scharf angegriffen, gerade als berühre er mit seiner Idee eine wunde Stelle im Interessen-

gebiete der englischen Reeder. Das Gegenteil ist der Fall, waren es doch neben den deutschen hauptsächlich die englischen Delegierten im Comité Maritime International, die eine Beseitigung der Haftbefreiung für Kollisionsschäden durch Zwangslotsen im Entwurf »von Verträgen über Anseglung« erreicht haben.

Es verlohnt sich doch etwas näher auf diesen Standpunkt des Seerechtsvereins und insbesondere auf die Begründung einzugehen, die er für seine Auffassung geltend macht. Wir benutzen hierbei die von Herrn Dr. Carl Ritter verfaßte Denkschrift zu den bekannten, in Hamburg, 1903, festgesetzten Entwürfen des Comité Maritime International. Art. 6 des Kollisionsentwurfes lautet:

»Der Umstand, daß der Zusammenstoß durch das Verschulden eines Zwangslotsen herbeigeführt worden ist, beeinträchtigt die durch die Bestimmungen dieses Vertrages begründete Verantwortlichkeit des Schiffes nicht.«

Wie schon erinnert, bestimmt im Gegensatz hierzu § 738 des Handelsgesetzbuches, daß das Schiff für ein Verschulden des Zwangslotsen nicht haftet.

Bereits der Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die Preussischen Staaten läßt die Haftung des Schiffes nicht eintreten, wenn der Zusammenstoß während der Führung des Schiffes durch einen Lotsen stattfindet. Er geht dabei von der Auffassung aus, daß der Reeder nur für Schiffer und Mannschaft haftbar gemacht werden könne, nicht aber für den Lotsen, da »der Schiffer von jeder Tätigkeit während der Lotsenführung« entbunden sei. Von diesem Standpunkt behandelt er den freiwillig angenommenen Lotsen ebenso wie den Zwangslotsen.

Das geltende Deutsche Recht (Handelsgesetzbuch § 738, Binnenschiffahrtsgesetz § 3 Abs. 2) hat dem Schiffe die Haftung für das Verschulden des Zwangsloten deshalb nicht auferlegt, weil man annahm, daß man das Schiff nicht für ein Ereignis haftbar machen könne, auf dessen Eintritt es keinen Einfluß habe; das Deutsche Recht betrachtet den durch das Verschulden eines Zwangsloten herbeigeführten Zusammenstoß vom Standpunkt des Schiffes als höhere Gewalt. Dagegen wird der freiwillig angenommene Lotse von der Rechtsprechung sowohl als auch im allgemeinen von der Literatur zur Schiffsbesatzung gezählt, für deren Verschulden das Schiff haftet.

Dazu muß jedoch sogleich bemerkt werden, daß das Deutsche Recht der oben ausgesprochenen gesetzgeberischen Erwägung nicht überall Raum gegeben hat, da es dem von dem Reeder angestellten den von einem Reichskonsul eingesetzten Schiffer auch hinsichtlich der Haftung des Schiffes für Verschulden der Schiffsbesatzung gleichstellt.

Im Übrigen ist nicht zu verkennen, daß es auf den ersten Blick unbillig zu sein scheint, das Schiff für das Verschulden einer Person haften zu lassen, deren Verwendung ihm aufgezwungen wird. Nichtsdestoweniger sind bei den Verhandlungen des Comité Maritime International gerade die Vertreter Deutschlands und Englands, zweier Länder, deren Recht die Haftung für Verschulden des Zwangsloten nicht kennt (Merchant shipping act 1894 s. 633), für den Artikel 6 lebhaft eingetreten.

Geht einmal die Gesetzgebung, wie dies von der deutschen angenommen werden darf, von dem Grundsatz aus, daß derjenige, welcher ein mit besonderen Gefahren für Personen und Sachen verbundenes Unternehmen zu seinem Gewerbe macht, über die gewöhnlichen Grenzen hinaus für widerrechtliche Schadenszufügung durch die in seinem Unternehmen beschäftigten Personen aufzukommen hat, weil die wirtschaftliche Lage dieser Letzteren, wie die Erfahrung lehrt, regelmäßig der großen Verantwortlichkeit nicht entspricht, die auf ihren Schultern ruht, so wird man es allerdings als folgerichtig bezeichnen müssen, daß das Schiff für das Verschulden des Zwangsloten in demselben Umfange haftbar gemacht wird, wie für dasjenige des Schiffers.

Um zu eben dieser, der Auffassung der am Seeverkehr beteiligten Kreise entsprechenden Rechtslage zu gelangen, hat der hamburgische Staat im Jahre 1897 die Einrichtung der Zwangsloten, als welche bis dahin die hamburgischen Hafenloten galten, beseitigt. Es war zunächst, um dieses Ergebnis herbeizuführen, der Erlaß einer Vorschrift beabsichtigt, die mit dem Artikel 6 fast völlig übereinstimmt. In § 12 des Entwurfes eines hamburgischen Hafengesetzes hieß es: »Durch die

Annahme eines Hafenloten wird die Verantwortlichkeit des Schiffsführers sowie die vermögensrechtliche Haftung des Reeders nicht berührt. Aus Gründen, die aus der Zuständigkeit der Landesgesetzgebung zum Erlasse einer derartigen das Privathandelsrecht berührenden Vorschrift herzu-leiten sind, hat statt ihrer die jetzt geltende Vorschrift (Hafengesetz vom 2. Juni 1897 § 5) Aufnahme gefunden, wonach kein Seeschiff gezwungen werden kann, einen Hafenloten anzunehmen. Gegenwärtig gelten nur noch die Hafenmeister und seine Gehülfen in Cuxhaven als Zwangsloten. Die praktische Bedeutung des Artikels 6 ist deshalb soweit es sich um Schiffe handelt, die die hamburgischen Häfen durchlaufen, nur gering.

Die Beseitigung der gegenwärtig für den Zwangsloten bestehenden Ausnahme würde den weiteren Vorteil haben, daß sie, wenigstens für das Rechtsgebiet des Entwurfs, eine Reihe von Streitfragen beseitigen würde, die sich an das geltende Recht knüpfen, so die Frage der Begriffsbestimmung des Zwangsloten, die Frage der Haftung des von einem Zwangsloten geführten Schleppzuges, die sich bei der Verteilung der Beweislast oder aus dem Verhältnisse des Zwangsloten zur Schiffsbesatzung ergebenden Zweifel oder diejenigen, welche entstehen, wenn ein Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt, das Verschulden der einen Seite aber dasjenige eines Zwangsloten ist.

Das Binnenschiffahrtsrecht wird durch Artikel 6 insoweit abgeändert, als Zusammenstöße zwischen See- und Binnenschiffen in Betracht kommen. — —

Kommen wir wieder auf den Sinclair'schen Antrag zurück, dessen Annahme, wie aus dem Vorgehenden ersichtlich, eine wesentliche Bestimmung des Entwurfs vom Seerechtsverein verwirklichen würde. In der Polemik über ihn wird wiederholt noch kürzlich ist es in der »Shipping Gazette« geschehen, ausgesprochen, daß zweckmäßiger als die Beseitigung der Haftbefreiung bei Kollisionsschäden eine Abschaffung des ganzen Zwangslotenwesens sei. Eine Sache für sich, die man nicht mit dem Sinclair'schen Antrag verquicken sollte. Da es nun aber einmal geschehen ist, könnte eine Prüfung nach der Richtung erwünscht sein, ob und welchen Einfluß die Beseitigung des deutschen Zwangslotenwesens für unsere Schiffsverkehrsverhältnisse haben würde. Abhängig ist die Beantwortung von der Kenntnis über unser Lotenwesen, d. h. es kommt darauf an, zu wissen, für welche Häfen Lotenzwang herrscht. Hierüber gibt uns die Pustlitz'sche Veröffentlichung über das deutsche Lotenwesen\*) ausreichenden Aufschluß. Zu unter-

\*) Das deutsche Lotenwesen, Bremerhaven, Verlag von L. v. Vangerow, 1903.



scheiden sind: Unbedingter und beschränkter Lotsenzwang einmal, und beschränkte und unbedingte Lotsenfreiheit auf der anderen Seite. Darnach besteht:

*Unbedingter Lotsenzwang* für: die Eider, den Kaiser Wilhelm-Kanal, die Warnow, Rügen, Stralsund, Swinemünde und Rügenwaldermünde.

*Beschränkter Lotsenzwang* für: die Trave, Stettin, Danzig, Pillau und Memel. Unter diesem Begriff ist verstanden, daß einzelne Fahrzeuge vom Lotsenzwang befreit sind, sei es ihres geringen Raumgehalts halber oder wegen ihrer Eigenschaft als Staatsschiff, sei es, daß den Kapitänen Gerechtsame eingeräumt wurden oder weil die Schiffe regelmäßig auf den Häfen verkehren.

*Beschränkte Lotsenfreiheit* auf der Untereibe (von der Lotsengalliotte bis zur Einfahrt des

Kaiser Wilholm-Kanals) und für die Wismar-Bucht, wo die Schiffe zwar vom Lotsenzwang befreit sind, Lotsengeld aber unter allen Umständen zahlen müssen.

*Unbedingte Lotsenfreiheit* in der Ems, Jade, Weser, Schlei, in Hadersleben, Apenrade, Flensburg, Eckernförde, Kiel, Fehmarn.

Das vorstehende Material wird jedenfalls die Beantwortung der Frage erleichtern, ob für deutsche Reeder eine Beseitigung des Lotsenzwanges wünschenswert ist. Angeregt zu diesen Äußerungen wurden wir durch zwei am gleichen Tage gefällte Sprüche des Seeamts in Stettin über zwei Secunfälle, eine Kollision und eine Strandung. Beide sind durch Lotsen, also hier durch Zwangslotsen verursacht worden.

## Betrachtungen über die Stabilität der Schiffe vom Gesichtspunkte der Praxis.

Von Ingenieur Ludwig Benjamin.

(Schluß.)

Bei jeder Wellenbewegung bemerken wir, daß die Teile der Wasseroberfläche sich periodisch heben und senken, und daß der Zustand des Hebens und Senkens in einer bestimmten Richtung fortschreitet. Dadurch erhält in jedem Zeiteilchen die Wasseroberfläche die bekannte Wellenform, die aus schrägen ansteigenden und abfallenden Flächen besteht, zwischen welchen sich am Gipfel des Wellenbergs und in der Tiefe des Wellentals nahezu horizontale Übergänge befinden.

Ist der schwimmende Körper verschwindend klein gegenüber der Größe der Wellen, so wird er sich einfach mit der Wasseroberfläche heben und senken; ist er aber, wie es beim Schiff immer der Fall ist, von größeren Dimensionen, so werden die schrägen Flächen der vorüberziehenden Wellen sein Bett wesentlich beeinflussen. Indem sich die Form des letzteren ändert, ändern sich auch die Kräfte, die das Wasser auf das Schiff ausübt, und das Gleichgewicht wird gestört zwischen diesen Kräften und denjenigen, mit denen das Schiff auf das Wasser drückt. Das Schiff muß also, wie oben gesagt, seine Lage ändern; es muß auf der Seite, wo die Unterstützung wegfällt, also auf der Seite des Wellentals, größere Unterstützung suchen, d. h. es muß sich nach der Seite des Wellentals neigen.

Versetzen wir uns für einen Augenblick in den unmöglichen Fall, daß eine einzige Welle durch ein sonst absolut ruhiges Wasser ziehe, so würde diese also den Erfolg haben, dem Schiff eine Neigung zu geben, und zwar würden diese Neigungen erfolgen einmal nach der einen Schiffsseite, das andere Mal nach der anderen Seite hin, je nachdem es der ansteigende oder der abfallende Teil der Welle ist, die an den Schiffskörper gelangt; die Neigungen geschehen aber selbstverständlich genau ebenso wie diejenigen, die wir oben besprochen haben, welche nämlich durch Kräfte, die auf das Schiff selbst wirken, hervorgerufen werden. Die einzelne Welle würde also das Schiff genau, wie dort, zum Pendeln bringen. Die Größe der Pendelbewegung würde abhängen einerseits von der Größe der Welle, andererseits von der Stabilität des Schiffes, d. h. von seinem Aufrichtungsvermögen.

In Wirklichkeit kehren aber die Wellen in mehr oder minder regelmäßiger Reihenfolge wieder. Lassen Sie uns nun annehmen, daß eine vorbeiziehende Welle das infolge vorhergegangener Wellen pendelnde Schiff zufällig überall in solchen Lagen vorfindet, daß die schrägen Flächen der Welle keine

weitere Neigung des Schiffes mehr hervorrufen können; d. h. also wir wollen annehmen, daß in dem Zeiteil, in welchem die Welle ein normal liegendes Schiff um ein gewisses Maß nach Steuerbord oder Backbord neigen würde, das Schiff schon durch seine Schwingung ebenso viel nach Steuerbord oder Backbord geneigt wird, usw. In diesem Falle würde die Welle spurlos an dem Schiff vorüberziehen müssen und es in seiner Pendelbewegung nicht stören; in Wirklichkeit kann nun ein solches Zusammentreffen wohl gelegentlich einmal vorkommen; allein in der Regel werden die Wellen nicht in dieser Weise mit der Bewegung des Schiffes harmonisieren, und jede neue Welle wird deshalb das Bestreben haben, entweder die pendelnde Bewegung des Schiffes zu vergrößern oder sie zu verringern.

Unter Umständen können die Wellen einen solchen Einfluß auf das Schiff ausüben, daß jede nachfolgende Welle die Größe der Schwingungen zu erhöhen sucht, und dieser Fall tritt natürlich um so eher ein, um so kleiner das Schiff ist, weil die Ungleichheiten der vom Wasser auf das Schiff ausgeübten Kräfte, welche durch die Wellen zum Ausdruck kommen, um so mehr ins Gewicht fallen müssen, um so geringer die Gesamtheit der vom Schiff auf's Wasser ausgeübten Kräfte ist, d. h. um so geringer sein Gewicht ist.

Ein verhältnismäßig kleines Schiff kann also auch verhältnismäßig leichter in die Lage kommen, daß bei schwerem Wellengang jede nachfolgende Welle seine Schwingungen vergrößert, sodaß es zuletzt bis zu solchen Neigungswinkeln schwingt, die ihm Gefahr bringen. Das ist z. B. wahrscheinlich der Fall bei manchen Fischdampfern, über deren Verhalten bei schwerem Wetter ja auch bereits sehr viele Erörterungen stattgefunden haben.

Gesetzt, ein solches Schiff habe so viel Aufrichtungsvermögen, daß es noch bei einer Neigung von beispielsweise 90° stabil wäre, sich also wieder aufrichtet, wenn es bis zu 90° aus der Normalen geneigt wird. Wir wollen annehmen, ein solches Schiff geriete in Wellen, die es successive bis zu einer Neigung von 75° bringen würden; dann würde also, theoretisch genommen, noch Stabilität vorhanden sein. Dennoch aber würde das Schiff dabei in sehr gefährlicher Lage sein, weil bei den großen Neigungswinkeln die Gefahr, daß große Wassermengen in sein Inneres eindringen, ungemein groß werden würde. Diese Wassermassen aber würden, abgesehen

davon, daß sie den Tiefgang erhöhen, also das Schiff wesentlich veränderte Stabilitätsverhältnisse bringen, auch noch bei den Schwingungen als einseitige Gewichte wirken und dadurch die Gefahr des Kenterns erhöhen.

Für Schiffe, die dieser Gefahr ausgesetzt sind, und dazu gehören, wie gesagt, vor allem die kleineren Schiffe, ist also die Bedingung, daß sie bei großen Neigungswinkeln noch Stabilität besitzen, an sich noch nicht genügend. Sie müssen vielmehr so eingerichtet sein, daß ihre Schwingungen nicht von großer Dauer sind. Ihr Aufrichtungsvermögen muß sich allerdings über große Neigungswinkel erstrecken und ihre Stabilität muß groß sein; aber diejenigen Mittel, die wir oben kennen lernten, welche dazu dienen sollen, die Schwingungen zu vermindern, müssen hier im weitesten Maße Anwendung finden: solche Schiffe müßten also beispielsweise scharfe, vom Kreise abweichende Form besitzen und sie müssen Schlingerkiele haben. Einige dieser Mittel werden bereits bei solchen Dampfern angewandt; andere aber noch nicht, und es wäre eine erörternswerte Frage, ob man in dieser Beziehung nicht in der Lage ist, weitere Fortschritte zu machen, indem man nämlich solchen Dampfern Wasserballast nicht nur im Boden, sondern auch in der Nähe des Decks gibt, und vielleicht wird in Zukunft auch der Schlick'sche Kreisel eine weitere Abhilfe gegen diese Gefahrenquelle kleinerer Dampfer schaffen.

Segelschiffe sind solchen Gefahren weniger ausgesetzt; denn so lange sie überhaupt noch irgend welche Segel setzen können, ist es ja ohne Weiteres klar, daß der auf die Segel wirkende Luftdruck ähnliche Wirkung ausübt, wie das Wasser auf die Schlingerkiele. Wenn das Segelschiff nach einer Neigung die Tendenz hat, Schwingungen auszuführen, so müßte es nicht nur sein Bett im Wasser verändern, sondern auch seine Segel durch die Luft drängen; dabei würden dieselben, ähnlich wie Fallschirme, einen ungeheuren Druck auf die Luft ausüben und somit die zum Pendeln des Schiffes vorhandene lebendige Kraft schnell vernichten.

Deshalb braucht man auch bei einem Segelschiff weniger ängstlich darauf zu sehen, daß die Stabilität nicht zu groß werde; denn der Nachteil zu großer Stabilität, die bedeutende Tendenz zum Schwingen, kommt nicht so sehr in Frage. Und dies ist einer der Gründe, weshalb man Segelschiffen Dimensionsverhältnisse geben kann und auch gibt, die bei Dampfern häufig nicht angebracht sind; die andern Gründe, die hierbei mitsprechen, gehören nicht in das Gebiet der Stabilität.

Ich habe oben einen theoretischen Punkt gestreift, welcher noch der Aufklärung bedarf, indem ich neben der Größe der Stabilität auch noch von der Größe des Neigungswinkels sprach, bis zu dem die Stabilität sich erstreckt. Lassen Sie uns also zu dem in ruhigem Wasser schwimmenden Schiff zurückkehren und die einseitige Belastung, mit der wir uns oben beschäftigten, noch einmal ins Auge fassen. Wenn wir diese einseitige Belastung lange genug fortsetzen, so kann ein Neigungswinkel eintreten, in welchem das Schiff kein Aufrichtungsvermögen mehr besitzt, sondern kentert. Dieser Endwinkel der Stabilität wird, nebenbei gesagt, bei jeder Tauchtiefe und jeder Schwerpunktslage ein verschiedener sein. Während aber ein Schiff allmählich bis zu diesem Endwinkel der Stabilität neigt, kann bei jedem einzelnen Neigungswinkel das Aufrichtungsvermögen ein verschiedenes sein. Die Größe des Aufrichtungsvermögens bei jedem einzelnen Neigungswinkel bringt man bekanntlich durch die Stabilitätskurve zur Anschauung, welche bei einer gegebenen Tauchtiefe und Trimmelage, sowie bei gegebener Schwerpunktslage für jeden Winkel das entsprechende Aufrichtungsvermögen anzeigt und welche sich gerade bis zu dem genannten Endwinkel erstrecken muß. Die Benutzung solcher Kurven muß aber mit der äußersten Vorsicht geschehen, weil dieselben eben nur für die eine Belastungsart und Tauchtiefe, für die sie berechnet sind, gelten; durch die geringsten Änderungen dieser Faktoren erhält die

Kurve häufig sofort ein gänzlich geändertes Aussehen. Gewöhnlich ist bei kleinen Neigungswinkeln das Aufrichtungsvermögen ein geringes; bei größeren Winkeln wächst es schnell, bis es ein gewisses Maximum erreicht und dann fällt es wieder ab, bis es bei irgend einem Winkel zu Null wird. Wie groß dieser Endwinkel sein muß und wie groß das Aufrichtungsvermögen in der Maximallage sein soll, oder bei welchem Winkel dieses Maximum liegen müsse, darüber ist wenig Klarheit vorhanden und Regeln lassen sich über diese Punkte bei der Verschiedenheit der Schiffe und deren Belastungen nicht aufstellen.

Ein großer Stabilitäts-Endwinkel ist immer vorteilhaft für ein Schiff; wirkungsvoll wird ein großer Stabilitäts-Endwinkel aber erst dann, wenn in den vorangegangenen Neigungswinkeln ein großes Aufrichtungsvermögen herrscht, und wenn sich die ungefähre Maximalgröße desselben über eine große Ausdehnung erstreckt.

Wenn äußere Kräfte auf ein Schiff wirken, wenn beispielsweise plötzlich ein kräftiger Windstoß auf dasselbe einwirkt, so können diese Kräfte eine mechanische Arbeit verrichten, die so groß werden kann, daß sie das Schiff zum Umschlagen bringen würden, wenn nicht der Widerstand ebenso bedeutend wird. Dieser Widerstand liegt aber, wie wir gesehen haben, in der Hauptsache in dem Aufrichtungsvermögen des Schiffes. Während nun das Schiff von Winkel zu Winkel geneigt wird, ist in jedem Zeiteilchen dasjenige Aufrichtungsvermögen zu überwinden, welches dem jeweiligen Winkel entspricht. Alle diese Einzelwiderstände summieren sich, und das Schiff neigt sich soweit, bis die Gesamtarbeit der Widerstände der Arbeit der einwirkenden Kraft (hier also der des Windes) gleichkommt.

Mag nun der Stabilitäts-Endwinkel noch so groß sein, so lange nicht das Aufrichtungsvermögen in den vorangegangenen Neigungswinkeln bedeutend ist, wird er doch durch Einwirkung äußerer Kräfte leicht erreicht und überschritten werden.

Es würde darnach also erscheinen, als wenn es im Allgemeinen für die Sicherheit des Schiffes mehr darauf ankäme, daß die Stabilität bei mäßigen Neigungswinkeln groß ist, als daß die Stabilität sich über große Winkel erstreckt.

Dies ist aber nur richtig bei Schiffen, die in ruhigem Wasser fahren, z. B. bei Flußdampfern; bei Schiffen, die dem Wellengang ausgesetzt sind, liegt es anders; denn wir haben gesehen, daß die Wellen unter Umständen Schwingungen bis zu hohen Neigungswinkeln hervorrufen können, und ein Schiff mit zu großem Aufrichtungsvermögen bei kleineren Neigungswinkeln, aber mit kleinem Stabilitäts-Endwinkel wäre dieser Anforderung nicht gewachsen.

Deshalb müssen wir, wie gesagt, vom Seeschiff verlangen, nicht nur, daß es bei mäßigen Neigungen ein großes Aufrichtungsvermögen habe, dessen Maximum sich über große Ausdehnung erstreckt, sondern auch, daß es das letztere bis zu möglichst großen Neigungswinkeln beibehält.

Die Faktoren, welche die Größe der genannten Elemente: Aufrichtungsvermögen und Endwinkel bestimmen, liegen lediglich in der Form und der Gewichtsvorteilung des Schiffes und müssen deshalb, wie alles andere Mathematische, außerhalb des Rahmens unserer Betrachtungen bleiben. Einen dieser Faktoren aber möchte ich doch nicht unerwähnt lassen, das ist der Freibord. Derselbe ist häufig nicht ohne Einfluß auf die Stabilität; denn je geringer der Freibord, bei um so geringerer Neigung kommt das Deck zur Eintauchung; wird die Neigung nun fortgesetzt, so genügen schon sehr geringe weitere Neigungen, um verhältnismäßig große Breitenteile des Schiffes zu überfluten; dadurch wird die Breite des Schiffes an der Wasseroberfläche schnell reduziert und das Schiff erhält Stabilitätsverhältnisse, die denjenigen eines viel schmälere Schiffes ungefähr entsprechen; allgemein gesprochen ist deshalb ein geringer Freibord ungünstig für die Stabilität des Schiffes. Man muß diesen Satz aber mit sehr großer Vorsicht auf-

nehmen, denn es gibt auch Fälle, in denen es nicht der Fall ist; auch kann wiederum ein zu großer Freibord, besonders in Verbindung mit einer starken Aufkimmung ungünstig auf die Stabilität wirken, denn wenn schon bei geringen Neigungswinkeln die Kimm an die Oberfläche des Wassers gerät, kann dadurch die Breite ebenso verringert werden, wie wenn das Deck eintaucht. Es gibt tatsächlich viele Fälle, in denen Schiffe durch zu große Freibordhöhe, abgesehen von der Schwerpunktlage wesentlich in ihren Stabilitätsverhältnissen leiden.

Es gibt, wie bereits gesagt, Schiffe, welche so konstruiert sind, daß ihren Stabilitätsverhältnissen ein geringer Freibord nicht schadet: für solche Schiffe aber ist ein Punkt von besonderer Wichtigkeit, nämlich das Schanzkleid. Wenn das Schanzkleid dicht ist, so wirkt es bei einer Neigung des Schiffes bis zu dem Augenblick, in welchem es untergetaucht ist, genau so, als wenn es ein Teil der Außenhaut wäre. In diesem Augenblick aber ändert sich die Sache; denn nun läuft das Wasser über das Schanzkleid weg und füllt das Deck genau so, als wenn kein Schanzkleid vorhanden wäre. Wenn nun das Wasser nicht ablaufen kann, wird dem sich wieder aufrichten sollenden Schiff zugemutet, diese einseitige Wasserlast mitzubeben. Dies ist der Fall, den wir oben bereits erörtert haben und wir sehen, daß die Stabilität dadurch in größerem Maße in Anspruch genommen werden muß, als es ohne das Vorhandensein des Schanzkleides der Fall wäre und es ist häufig der Fall, daß ein solches Schiff, wenn es sich ohne Schanzkleid noch leicht aufrichten könnte, eben durch das Vorhandensein des Schanzkleides zum Kentern gebracht wird. Deshalb sollten m. E. Schiffe mit geringem Freibord kein Schanzkleid erhalten: dies bezieht sich auch auf solche Schiffe, die nur stellenweise geringen Freibord haben, wie Weldecke und dergl. Ich kann es auch nur als einen sehr gefährlichen Notbehelf ansehen, wenn man in solchen Fällen große Wasserpforten im Schanzkleid anbringt; denn wenn diese nicht richtig funktionieren, bleibt das Wasser doch an Deck stehen. Bei Schiffen mit geringem Freibord sollten stets nur Geländer vorhanden sein.

Ähnlich, wie das Wasser an Deck in diesem Falle, wirkt auch das berüchtigte Übergeben der Ladungen. Die Gefahr, die daraus entsteht und die Abhilfsmittel sind so bekannt, daß ich den Gegenstand nur kurz zu streifen brauche. Theoretisch lautet die Sache folgendermaßen: Nehmen wir beispielsweise ein Schiff an, das eine Stabilität besitzt, die sich bis auf einen Endwinkel von  $70^\circ$  erstreckt; das Aufrichtungsvermögen möge von der aufrechten Lage bis zu einem Winkel von  $20^\circ$  zu einem Maximum wachsen, sich bei einer Neigung von  $20$  bis  $50^\circ$  auf der ungefähren Höhe dieses Maximums halten und dann allmählich bis zu Null abfallen, was, wie gesagt, bei  $70^\circ$  Neigung eintreten möge. Wenn nun dieses Schiff eine Schlagseite von  $30^\circ$  durch eine übergehende Ladung erhält, so reduziert sich auf der betr. Seite nicht nur die Neigungsfähigkeit um besagte  $30^\circ$ , geht also von  $70^\circ$  auf  $40^\circ$  herunter, sondern ein großer Teil des zur Verfügung stehenden Aufrichtungsvermögens, welches den Kräften, welche die Neigung bewirken, den Widerstand leisten soll, ist gleichfalls verloren gegangen; denn der gesamte Widerstand, über den das Schiff verfügt, summiert sich, wie wir gesehen haben, aus allen denjenigen Elementen des Aufrichtungsvermögens, die bis zum Endwinkel der Stabilität vorhanden sind; hiervon ginge in unserem Falle aber alles verloren, was unterhalb  $30^\circ$  liegt, und da bei  $20^\circ$  schon das Maximal-Aufrichtungsvermögen einsetzt, so würde der Verlust an Stabilität ein sehr empfindlicher sein. Schlimmer aber ist dabei häufig noch der Umstand, daß, wenn das Schiff durch die Wellen in Schwingungen gerät, die Ladung gleichfalls in Bewegung gerät, und zwar ist diese Bewegung erst eine Folge der Schiffsbewegung; sie tritt also auch zeitlich später ein und die Ladung schleudert,

so zu sagen, der Bewegung des Schiffes nach und vergrößert somit wieder dessen Schwingungen; die Stabilität wird also kleiner und die Schwingungen werden größer, so daß die Gefahr nach zwei Richtungen hin vergrößert wird.

Ich könnte noch eine große Reihe weiterer Erscheinungen in den Kreis meiner Betrachtungen ziehen, allein ich muß sie mit Rücksicht auf die Länge meines Vortrages bei Seite lassen.

Ich will deshalb nur noch auf einige Punkte eingehen. Zunächst will ich erwähnen, daß Alles, was ich gesagt habe, sowohl auf die Längsrichtung, wie auf die Breitenrichtung des Schiffes paßt. Ebenso wie das breitere Schiff in der Regel weniger leicht zur seitlichen Neigung gebracht werden kann, wie das schmälere, ist auch das Schiff weniger leicht zur Neigung in der Längsrichtung zu bringen, wie das kürzere usw. Die Gefahr des Kenterns der Länge nach kommt allerdings sehr selten und in der Regel nur dann in Betracht, wenn durch Vollaufen von Schiffsräumen das Gleichgewicht in dieser Richtung bedeutend gestört wird. Ebenso sind Stampfen und Rollen theoretisch genau die gleichen Erscheinungen, nämlich Schwingungen des Schiffes infolge von Gleichgewichtstörungen, nur daß sie sich in ihrer Richtung unterscheiden.

Ein weiterer Punkt auf den ich aufmerksam machen möchte, ist der folgende: Es gibt Schiffe, welche unter gewissen Ladungen bei kleinen Neigungswinkeln instabil sind; erst wenn die Neigungswinkel größer werden, tritt ein positives Aufrichtungsvermögen ein, welches sich dann unter Umständen bis zu großen Neigungen erstreckt. Lassen Sie uns annehmen, daß ein solches Schiff bis zu  $6^\circ$  Neigung instabil, darüber hinaus aber bis zu hohen Neigungswinkeln stabil sei und daß es bei mittleren Winkeln ein hohes Aufrichtungsvermögen besitze; was würde die Folge sein? Zunächst die, daß das Schiff in aufrechter Lage nicht zu halten wäre; das Wasser ist nie so ruhig, daß das Schiff nicht ganz minimale Neigungen erhalten würde und eine jede solche Neigung würde genügen, um das Schiff bis zu  $6^\circ$  nach einer Seite zu neigen; da würde es aber liegen bleiben, weil über  $6^\circ$  Aufrichtungsvermögen vorhanden ist, also jede weitere Neigung sofort auf Widerstand stößt. Geht ein solches Schiff auf See und wird den Wellen ausgesetzt, so benimmt es sich aber durchaus nicht anders, als jedes andere Schiff, nur daß bei der Schwingungsbewegung nach jeder Seite die um  $6^\circ$  geneigte Lage an die Stelle der Mittellage tritt. Genauer gesprochen tritt eigentlich die ganze Winkelspanne von  $6^\circ$  auf St. B. bis  $6^\circ$  auf B. B. an die Stelle der Mittellage. Gewöhnlich ist nun bei allen Schiffen das Aufrichtungsvermögen bei so kleinen Neigungswinkeln sehr gering, und es ist daher die Einbuße, die ein Schiff der genannten Art an seiner Sicherheit erleidet, in der Regel auch nur sehr gering.

Es ist also durchaus kein Zeichen irgend welchen Mangels an Sicherheit, falls ein Schiff die genannte Eigenschaft zeigt, wenn es auch auf den Beobachter den Eindruck mangelhafter Stabilitätsverhältnisse macht.

Überhaupt ist es merkwürdig, daß der Eindruck, den ein Schiff besonders auf den Laien macht, in bezug auf Stabilität ein durchaus täuschender ist. Wenn ein und dasselbe Schiff in zwei verschiedenen Arten beladen wird, nämlich einmal mit tiefliegendem, das andere Mal mit ziemlich hohem Schwerpunkt, so wird es ja, wie wir wissen, bei der erstgenannten Beladungsart, bei der es weit stabiler ist, viel mehr rollen, als bei der zweiten unstabileren Art. Allerdings kann dies nur den Laien täuschen, der Fachmann, sei es nun der praktische Seemann oder der Theoretiker, weiß sehr wohl, wie die Sachen liegen.

Dies bringt mich aber auf eine Frage, die häufig aufgeworfen wird, nämlich die: Kann man von dem reinen Praktiker erwarten, daß er ohne Kenntnis der Stabilitäts-Rechnungen und Kurven sich ein Bild darüber macht, ob sein Schiff stabil genug ist oder nicht? Vorausgesetzt, daß der



Betreffende sein Schiff genügend kennt, möchte ich die Frage mit »Ja« beantworten. Jedes Schiff zeigt durch sein Verhalten schon in mäßigem Wellengange Demjenigen, der es gut kennt, an, wie es sich bei seiner jeweiligen Belastungsart in bezug auf Stabilität verhält; besonders die Schnelligkeit, mit welcher es aus den extremen Lagen seiner Schwingungen zurückkehrt, ist derartig charakteristisch, daß es möglich ist, hieraus zutreffende Schlüsse zu ziehen.

Ein Schiff mit geringem Aufrichtungsvermögen entschließt sich gewissermaßen nur langsam, aus der geneigten Lage zurückzukehren, ein Schiff mit großem Aufrichtungsvermögen kehrt schnell und hastig in die aufrechte Lage zurück; selbst aus den kleinen Schwankungen, die während der Beladung eines Schiffes entstehen, ist es häufig bei einigem Scharfsinn möglich, Schlüsse auf den Stabilitätszustand zu ziehen.

Und auf dieses Studium des praktischen Erkennens der Stabilitätsverhältnisse sollte ein großer Wert gelegt werden, mehr Wert, als jetzt im Allgemeinen darauf gelegt wird; denn es ist bei Handelsschiffen häufig das einzige Mittel, das der Seemann in der Hand hat, um sich über die Stabilität Klarheit zu verschaffen. Die Rechnungen und Kurven haben nur dann Wert, wenn man die Schwerpunktlage des beladenen Schiffes kennt; diese kann man aber bei vielen Ladungen gar nicht ermitteln, also kann man die Rechnung auch nicht benutzen.

Bei Schiffen mit bestimmt gegebener Beladung kann natürlich der Konstrukteur alle Verhältnisse vorher berechnen.

und zweckentsprechend einrichten, beim Schiff für Stückgutladung ist dies aber unmöglich; wenn die Ladung noch so vorsichtig verstaут wird, ein gewisser, ziemlich bedeutender Spielraum in der Stabilität ist ganz unvermeidlich.

Deshalb erscheint mir eine Schulung des angehenden Nautikers in der Richtung des empirischen Erkennens der Stabilität eines Schiffes noch wichtiger, als wie die Anforderung, daß er sich mit der theoretischen Seite der Stabilität bekannt macht; in letzterer wird er es in der kurzen Zeit, die er dafür hat, nicht so weit bringen können, daß er den Gegenstand auch nur mit oberflächlicher Kenntnis beherrscht; in der praktischen Richtung, die ich angedeutet habe, kann er es im Laufe seiner späteren Tätigkeit zu so bedeutender Fertigkeit bringen, daß er den Theoretiker weit hinter sich läßt.

Ich habe oben schon gesagt, daß ich es für sehr richtig halten würde, in Schiffen mit wechselnder Ladung Ballasttanks oben und unten anzuordnen. Der richtige Gebrauch solcher Tanks setzt aber die genannte Schulung im Erkennen des Stabilitätszustandes voraus.

M. H.! Ich will damit meine Betrachtungen zu Ende führen. Mein Vortrag hat seinen Zweck erreicht, wenn ich Ihnen klar gemacht habe, daß es für den Praktiker nicht nötig ist, Zeichnungen und Formeln zu studieren, wenn er sich über die Erscheinungen der Stabilität informieren will, sondern, daß die einfache Kenntnis der Naturgesetze hierfür genügt.

## Neues über Schiffsturbinen.

Von Ingenieur R. Pöthe.

(Nachdruck verboten.)

Die von Tag zu Tag wachsende Bedeutung der Schiffsturbinen als Antrieb der Schiffspropeller rechtfertigt das lebhafteste Interesse, welches der Fachmann und Laie an diesem Gegenstand nimmt. Eine ganze Anzahl größerer Passagierdampfer sind bereits mit Dampfturbinen ausgerüstet, auch die beiden großen 25<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knoten Schnell dampfer der Cunard-Linie erhalten solche statt der Kolbenmaschinen. Im ganzen sind heute 45 Dampfer und Kriegsfahrzeuge mit Dampfturbinen ausgerüstet oder im Bau, die zusammen eine Maschinenleistung von etwa 420 000 Pferdekraften entwickeln.

Im folgenden soll über einige auf Schiffen der Kriegsmarine und Handelsmarine mit Dampfturbinen erzielte Ergebnisse kurz berichtet werden.

Als erster Ozeandampfer mit Turbinenantrieb ist vor kurzem die »Victorian« in England in Dienst gestellt worden. Für die Wahl dieses Maschinensystems waren neben geringerem Gewicht die bekannten Vorzüge der Dampfturbine entscheidend, wie: Fortfall der Erschütterungen durch Masseneffekte, hervorgerufen durch die hin- und hergehenden Bewegungen der schweren Maschinenteile, größere Einfachheit in der Bauart und Wartung und sparsamer Kohlenverbrauch. Da die transatlantischen Personen- und Schnell dampfer andauernd mit hoher Geschwindigkeit fahren, kommen nur Hauptturbinen und keine Marschturbinen zur Anwendung, während Kriegsschiffe die letzteren nicht entbehren können, weil sie seltener mit voller Geschwindigkeit fahren, und die Turbinen bei voller Kraft am wirtschaftlichsten arbeiten, d. h. weniger Kohlen verbrauchen. Man hat auf Kriegsschiffen mit Erfolg eine Kombination der Turbine mit der Kolbenmaschine versucht. Die Turbinen werden dann nur für schnelle Dauerfahrten benutzt, die Kolbenmaschine dagegen für Marschgeschwindigkeit. Umsteuerungsturbinen, d. h. Turbinen für Vor- und Rückwärtsgang, haben bisher auf Schiffen praktisch noch keinen Eingang gefunden, obgleich wiederholt Versuche damit gemacht worden sind. Es ist deshalb notwendig, besonders Turbinen für den Rückwärtsgang einzubauen. Doch kommen wir wieder auf unsern Dampfer zurück.

Die »Victorian« ist für die Allan-Linie erbaut und soll für die Fahrten zwischen Liverpool und den Häfen Halifax, Nova Scotia und St. John in Kanada verwendet werden. Das Schiff ist 164,5 m lang, 18 m breit, hat 12,5 m Seitenhöhe und 11 200 T. Wasserverdrängung und bietet Unterkunft für 1650 Fahrgäste, darunter 470 in der ersten, 240 in der zweiten Klasse und 940 im Zwischendeck. Die Kabinen für die Fahrgäste und zahlreiche Gesellschafts- und Speiseräume liegen in fünf verschiedenen Decks. Außerdem sind noch umfangreiche Laderäume für Frachtgüter vorgesehen. Die Turbinenanlage System Parsons, leistet bei einer Geschwindigkeit von 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knoten 11 500 Pferdekraften.

Diese Geschwindigkeit ist allerdings keine hohe, doch wird die Reise immerhin um einen ganzen Tag verkürzt. Die Anordnung der Turbinen ist folgende: Auf der mittleren Schraubenwelle sitzt eine Hochdruckturbinen, aus welcher der Dampf in die Turbinen auf den beiden Seitenwellen tritt, welche als Niederdruckturbinen bezeichnet werden. Die Schraubenwellen machen ungefähr 270 bis 300 Umläufe in der Minute und tragen je eine Schraube. Für den Rückwärtsgang sitzen auf den beiden Seitenwellen im gleichen Gehäuse mit den Vorturbinen besondere Turbinen. Um eine bestimmte Geschwindigkeit zu erreichen, richten sich die Maschinisten nach den Umdrehungszählern, die an jeder Turbinenwelle angebracht sind. Im Maschinenraum des in voller Fahrt befindlichen Turbinenschiffes fehlt das gewaltige Arbeiten der Kurben und Stangen, nur das gleichmäßige Spiel des Regulators, der Druckanzeiger und Umdrehungszähler sowie das Arbeiten der Luftpumpe zeigt an, daß gewaltige Kräfte in Tätigkeit sind, die das Schiff mit großer Schnelligkeit fortbewegen. Die Turbinen selbst arbeiten in dampfdicht geschlossenen Gehäusen und verleihen den direkt gekuppelten Schrauben eine rotierende Bewegung. Der hochgespannte Dampf gelangt der Reihe nach in den entsprechenden Turbinen zur Wirkung. Der Druck vermindert sich hierbei bis auf das Vakuum des Kondensators. Je größer das Vakuum, die Luftleere des Kondensators ist, desto günstiger arbeiten die Turbinen.

Aufs beste bewährt hat sich der Turbinenantrieb auch auf dem englischen Dampfer »Loongana«, einem mittleren Schiff von 2440 T. Wasserverdrängung, das unlängst eine nur durch kurzen Aufenthalt zum Kohleneinnehmen unterbrochene Reise von Glasgow nach Australien in 30<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tagen zurückgelegt hat. Trotzdem auf der ganzen Reise sehr schweres Wetter herrschte, haben die Dampfturbinen ununterbrochen tadellos gearbeitet, und mit 4 Kesseln unter Dampf betrug die Geschwindigkeit des Schiffes 18 Knoten, bei einer Turbinenleistung von 6000 Pf.

Zur Einführung der Dampfturbine in die Kriegsmarine werden jetzt bekanntlich von den größeren Seemächten eingehende Versuche gemacht. Im November 1904 sind seitens der englischen Admiralität die Probefahrten des mit Turbinen versehenen kleinen Kreuzers »Amethyst« abgeschlossen worden. Zum Vergleich können hier die Ergebnisse der Probefahrten von drei gleichgroßen, durch Kolbenmaschinen angetriebenen englischen Kreuzern derselben Gattung dienen. Die unter genau denselben Bedingungen abgehaltenen Fahrten bringen den Nachweis, daß die Dampfturbinen den Sieg über die Kolbenmaschinen davon getragen haben. Die Schiffe »Amethyst«, »Sapphire«, »Diamond« und »Topaze« sind 110 m lang, 12 m breit und haben bei 3000 Tonnen Wasserverdrängung 4,3 m Tiefgang. Als Mindestgeschwindigkeit waren 21,75 Knoten bei ungefähr 9000 Pferdekraften vorgeschrieben. Die Versuche ergaben als äußerste Geschwindigkeit des mit Kolbenmaschinen versehenen Schiffes 22,1 Knoten, während die Dampfturbinen 23,63 Knoten erzielten. Sehr bemerkenswert sind auch die Feststellungen, daß bei 10 Knoten der Kohlenverbrauch bei »Amethyst« größer war als bei »Topaze«, bei 14 Knoten ungefähr gleich und von nun an bis zur höchsten erreichten Geschwindigkeit arbeiten die Dampfturbinen günstiger. Auch die Manöviereigenschaften des Turbinenkreuzers sollen bei den Probefahrten sehr zufriedenstellend gewesen sein. Um die Turbinen von voller Geschwindigkeit zum Stillstand oder von Stillstand auf volle Geschwindigkeit zu bringen, waren 7,5 bis 20 Sekunden nötig. Die Umdrehungszahlen der Propeller bei »Amethyst« waren zwischen 250 und 450. Die drei Weilen haben ebenfalls nur je einen Propeller. Hierin liegt gerade der enorme Fortschritt in der Anwendung der Schiffsturbine, daß es gelungen ist, die Umdrehungszahl soweit herabzudrücken, daß die heute übliche und aufs höchste entwickelte Form der Propeller mit Vorteil zur Anwendung gelangen konnte, was bei den früheren hohen Umdrehungszahlen (2—3000 bei der »Turbinia«) nicht möglich war. Die Schraubenwellen der neuen 25<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knoten-Turbinendampfer der Cunard-Linie sollen sogar nur 140 Umdrehungen machen, gegen 80 Umdrehungen der Kolbenmaschinen des »Kaiser Wilhelm II.«

Ein Schnelldampfer mit Kolbenmaschinen würde, um eine Geschwindigkeit von 25 Knoten zu erzielen, folgende Ab-

messungen erhalten: Länge 245 m, Breite 24 m, Tiefgang 10 m, Wasserverdrängung dabei 38000 Tonnen.

Wir sehen also, daß 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Knoten Geschwindigkeit mehr bei der alten Bauart einen bedeutenden Einfluß auf die Dimensionen des Schiffes ausüben. Die Abmessungen wachsen ungleich schneller als die erreichbare Geschwindigkeit. Die Bauart wird bedeutend schwieriger, in dem gleichen Verhältnis erhöht sich das Anlagekapital.

In einer der letzten Nummern der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure sucht Herr Marineoberbaurat Kretschmer nachzuweisen, daß die Überlegenheit in der Schiffsgeschwindigkeit bei Turbinenschiffen nicht lediglich als Folge der Wirkung der Dampfturbine angesehen zu werden braucht, daß vielmehr die Schiffsform eine entscheidende Rolle spielt, welche man diesen Schiffen geben muß, um gute Wirkungen für die Schrauben zu erhalten. Infolgedessen wird das Hinterschiff sehr stark weggesehnitten und dadurch eine starke Annäherung an die Tetraeder-Schiffsform erreicht, wie sie Herr Kretschmer vorgeschlagen hat.

Die Ergebnisse der Modellschleppversuche mit derartigen Schiffen decken sich mit den bei den englischen Probefahrten gemachten Erfahrungen. Ein interessantes Beispiel bilden die in Sunderland von dem englischen Schiffsarchitekten Franc Caws angestellten Modellschleppversuche mit der Segeljacht »Hertha« der Germaniawerft in Kiel und dem Tetraeder-Modell, das 1,5 m breiter und 0,5 m kürzer war, sonst aber die gleichen Verhältnisse hatte. Drei Versuche ergaben bis 10,8 Knoten gleiche Widerstände. Bei 11,75 Knoten betrug der Widerstand der »Hertha« 85,1 Pferdekraften, der Widerstand des Tetraeder Modells nur 76,9 Pferdekraften, d. i. rund 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % weniger als bei der als vorzüglich bekannten Rennjacht »Hertha«.

Man baut auch bereits in Frankreich, Italien und Amerika die Motorboote nach der Tetraeder-Schiffsform, die Motorboote der Berliner Automobil-Ausstellung zeigten diese Schiffsform ebenfalls. Diese Schiffsform ist übrigens in Deutschland patentiert. Die Patentschrift enthält als Anspruch: »Eine Schiffsform, bei der das eine Schiffsende löffelförmig, das andere keilförmig gestaltet und bei dem der Tiefgang am keilförmigen Ende am größten, am löffelförmigen Ende gleich null ist, mit einem geraden oder gekrümmten, nach hinten aufsteigenden Kiel und mit konkav oder konvex oder in beiden Formen gebogenen Querspanten und einer größten Breite der Wasserlinien auf  $\frac{2}{3}$  bis  $\frac{1}{3}$  von hinten.«

Es ist als sicher anzunehmen, daß die Erfolge in der Erreichung hoher Geschwindigkeit noch erheblicher werden würden, wenn man ganz zur Tetraeder-Schiffsform überginge.

## Die dänische Handelsmarine.

Die Zahl der unter dänischer Flagge fahrenden Schiffe von mehr als 4 Reg.-Tons betrug zu Beginn des Jahres 1904 insgesamt 3971; der Raumgehalt dieser Fahrzeuge belief sich auf 449 117 Reg.-Tons. Der dänischen Handelsmarine gehörten an 3427 Segelschiffe mit 154 918 Reg.-Tons und 544 Dampfer mit 294 199 Reg.-Tons und 60 285 Pferdekraften. Der Anteil des eigentlichen Dänemarks und seiner Besitzungen an diesem Bestande ist nachstehend ersichtlich gemacht:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		
	Zahl	Reg.-Tons	Zahl	Reg.-Tons	Pf.-Kräfte
Dänemark ...	3121	138 723	508	291 630	58 918
Fär Öer .....	108	8 064	7	421	253
Island .....	147	7 613	28	2 140	1 108
Dänisch-Westindien .....	51	528	1	8	6
zusammen .	3427	154 918	544	294 199	60 285

In welchem Umfange die Handelsflotte des eigentlichen Dänemarks seit dem Jahre 1870 angewachsen ist, zeigt die nachstehende Tabelle:

Jahr	Segelschiffe		Dampfschiffe		
	Zahl	Reg.-Tons	Zahl	Reg.-Tons	Pf.-Kräfte
1870 .....	2719	168 193	89	10 453	4 981
1879 .....	2053	203 159	192	41 407	13 326
1891 .....	3094	187 766	343	106 153	28 133
1895 .....	3010	178 906	401	144 059	35 517
1901 .....	3026	142 524	497	256 548	53 790
1902 .....	3087	143 837	502	270 442	54 198
1903 .....	3121	138 723	508	291 630	58 918

Die Zahl der Segelschiffe hat hiernach seit dem Jahre 1870 eine Zunahme erfahren, während ihr Tonnengehalt im Rückgang begriffen ist. Die Dampferflotte ist der Zahl nach sowohl als auch dem Tonnengehalt nach nicht unbedeutend

gewachsen; der Zahl nach hat sie jedoch nicht in demselben Maße zugenommen wie dem Raumgehalt nach, da der durchschnittliche Tonnengehalt der in den letzten Jahren gebauten Dampfschiffe im Vergleich zu den weiter zurückliegenden Jahren größer geworden ist. Mit dem Steigen des Raumgehalts der Dampfer ist ein Rückgang der durchschnittlichen Maschinenkraft pro Registerton verbunden gewesen, indem im Jahre 1903 nur 0,20 HP auf ein Registerton entfielen gegen 0,48 HP im Jahre 1870.

Von dem Zuwachs, welchen die dänische Handelsmarine im Jahre 1903 erfahren hat, entfielen auf Segelschiffe 110 Fahrzeuge mit 5206 Registertons; hiervon wurden 80 auf inländischen Werften hergestellt und 30 im Auslande gekauft. Unter den im Inlande gebauten Segelschiffen befanden sich zwei Schiffsgefaße aus Stahl mit einem Gehalt von 364 Registertons. An dem Gesamtzuwachs der Segelflotte waren 50 Fischereifahrzeuge beteiligt, von welchen 40 in Dänemark selbst gebaut worden waren.

Im Abgang gekommen sind im Jahre 1903 im ganzen 80 Segler mit 9998 Registertons, und zwar 49 Schiffe mit 6051

Registertons durch Schiffbruch, 27 Schiffe mit 3877 Registertons durch Verkauf nach dem Auslande und 4 Schiffe mit 79 Registertons durch Abbruch.

Der Zugang an Dampfschiffen im Jahre 1903 umfaßte 22 Schiffsgefaße mit 27 218 Registertons, wovon 6 (mit 4848 Registertons) im Inlande gebaut und 16 (mit 22 370 Registertons) durch Kauf aus dem Auslande bezogen wurden. Der Anteil der dänischen Werften an der Vermehrung der inländischen Dampferflotte ist bisher immer verhältnismäßig gering gewesen; er schwankte in den letzten fünf Jahren zwischen 7 und 39 pZt.

Im Jahre 1903 sind in Abgang gestellt worden 14 Dampfer mit 5691 Registertons, und zwar 2 mit 1763 Registertons infolge von Schiffbruch und 12 mit 3928 Registertons infolge von Verkauf nach dem Auslande.

Die dänischen Werften haben im Jahre 1903 außer der für inländische Rechnung fertiggestellten 80 Segel- und 6 Dampfschiffen noch 4 Segelschiffe mit 115 Registertons und 10 Dampfschiffe mit 8400 Registertons im Gesamtwerthe von 4 304 000 Kronen an ausländische Abnehmer geliefert.

## Schiffbau.

### Stapelläufe.

Am 8. Mai lief bei Osbourne, Graham & Co., Sunderland, für Otto Zeick, Rostock, der Dampfer **»Henry Fürst«** vom Stapel. Das Schiff ist für Lloyds höchste Klasse nach dem Eindecksystem mit kurzer Poop, Brücke und Back erbaut und wird 2400 Tons Ladung bei mäßigem Tiefgange einnehmen können. Die von Geo. Clark Ltd. zu liefernde Maschine hat Zylinder von 19, 30 und 50 Zoll Durchmesser bei 36 Zoll Hub. Der Dampf wird in zwei großen Kesseln, die nach deutschen Gesetzen gebaut sind, entwickelt.

Am 12. Mai lief auf der Hitzer'schen Schiffswerft in Lauenburg ein 210 T. **großer Leichter**, der für Hamburger Rechnung erbaut ist, glücklich vom Stapel.

### Probefahrten.

Am 12. Mai fand die Probefahrt des Passagier- und Frachtdampfers **»Rhaetia«**, der Hamburg-Amerika Linie gebaut vom Bremer Vulkan, Vegesack, statt. Der Neubau mißt:  $430 \times 52' 6'' \times 30$ ; Tragfähigkeit 8000 T. Wohnungs- und Aufenthaltsräume für Kajütpassagiere sind auf dem Poop, auf dem Promenadendeck und auf dem Hauptdeck. Im ganzen ist Raum für 135 Kajütpassagiere und 800 Zwischendecker. Die Salons sind elegant und geschmackvoll ausgestattet, ebenso die Staats- und übrigen Passagierkabinen. Sämtliche Passagierräume sind luftig gelegen und in räumlicher Ausdehnung besonders reichlich bemessen. Zur Fortbewegung dient eine vierfache Expansionsmaschine von 3500 Pferdestärken, welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13 Meilen erteilt. Den erforderlichen Dampf liefern 4 Kessel von zusammen 820 qm Heizfläche mit 16 Atm. Arbeitsdruck, bei Verwendung von Howdens Gebläse. Sämtliche Hilfsmaschinen und Apparate sind der Neuzeit entsprechend vorgesehen, wie überhaupt das Schiff in allen seinen Teilen nach den neuesten Erfahrungen gebaut und ausgestattet ist. Die Probefahrt der **»Rhaetia«** verlief in allen Teilen zufriedenstellend und die Übernahme des Schiffes erfolgte seitens der Reederei.

Der im Auftrage der türkischen Regierung auf der Werft der Herren Gebrüder Sachsenberg in Roßlau neuerbaute **Zollkronzer »Ismir«** machte am 13. Mai seine Probefahrt auf der Elbe und erzielte eine Geschwindigkeit von 13 Knoten bei 460 ind. Pferdekraften. Das als Kriegsschiff aus Stahl erbaute,

mit Rammstegen versehene Schiff mißt:  $40,4 \times 5,8 \times 3,45$  m. ist nach dem Germ. Lloyd mit \* 100 A 4 K klassifiziert und besitzt ein 7 cm Schnellfeuer und ein 3,7 cm Maschinengeschütz.

Am 14. Mai machte der Dampfer **»Harald Horn«**, gebaut auf der Eiderwerft Aktiengesellschaft für die Firma H. C. Horn, Schleswig, seine Probefahrt in der Nordsee zwischen Tönning und Helgoland zur Zufriedenheit der Besteller. Der Neubau mißt:  $221' 8'' \times 33' 6'' \times 16' 2''$ , und ist ausgerüstet mit einer Maschine von 435, 720 und 1190 mm Zylinderdurchmesser bei 800 mm Hub sowie zwei Kesseln von 240 qm Heizfläche und 13 Atmosphären Überdruck. Schiff, Maschine und Kessel sind nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut und ausgerüstet.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

An dem erneut in die Erscheinung tretenden atlantischen Schifffahrtskampf sind bisher nur die Cunard-Line und die Reedereien des Morgan-Trust beteiligt und zwar wird in englischen Schifffahrtskreisen die Cunard-Line als der Provozierende angesehen. Die Cunard-Line forderte eine Verlegung des Abfahrtstages der American-Liner, ein Wunsch, dem der Trust durch eine auf jenen bezügliche Eingabe an die Regierung der Ver. Staaten gerecht zu werden sich sofort anheischig machte. Der Versuch war erfolglos, die Regierung ging nicht auf den Vorschlag ein. Diese ablehnende Haltung nimmt die Cunard-Line nun zum Ausgang ihres Vorgehens. Inzwischen ist in der **»Shipping Gazette«** ein Brief des Leiters der White Star Line, gerichtet an Lord Inverclyde, den Präsidenten der Cunard-Line, erschienen, der die Taktik der Cunard-Line in einem recht ungünstigen Licht erscheinen läßt.

Auf der für den 3. Juni in der Aula der Marineschule zu Kiel in Aussicht genommenen 19. ordentlichen Genossenschaftsversammlung steht als wichtigster Punkt die Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse zur Besprechung, deren Ausfall von großer Bedeutung für die aktiven deutschen Seelente ist.

Unter dem Namen Hochseefischerei A.-G. Cuxhaven ist eine Gesellschaft auf Aktien in Bildung begriffen, die den Herings- und Frischfischfang betreiben will. Man hat



damit in Cuxhaven einen bedeutenden Fischhandel zu etablieren und in Konkurrenz mit Geestemünde treten zu können. Das Aktienkapital soll Mk. 3 000 000 betragen.

Die Firma Lehnkering & Co. in Emden eröffnet vom 15. Mai ab mit dem neuen Dampfer »Anna Meika« einen dreimal täglichen Passagier- und Stückgutverkehr zwischen Emden und Delfzyl im Anschluß an die Züge nach Groningen.

Die städtischen Kollegien in Schleswig haben eine Änderung des Hafentarifs beschlossen. Fahrzeuge bis zu 200 kbm, gleichviel ob sie aus einem inländischen oder ausländischen Hafen einlaufen, zahlen 8 und 4 Pfg. pro kbm. Bisher war der Satz für Fahrzeuge aus dem Ausland 12 und 6 Pfg., für die aus dem Inland 10 und 5 Pfg. pro kbm.

Das Seeamt zu Hamburg, das am 11. März 1904 vom Seemannshause vorläufig bis zur Fertigstellung des in der Admiralitätsstraße gelegenen Marinegebäudes nach dem Neuen Ziviljustizgebäude vor dem Holstenthor untergebracht wurde, hat am 16. d. M. seine Bureaus nach dem Neuen Marinegebäude verlegt.

Einer der ältesten Beamten der Hamburg-Amerika Linie, Herr Karl Sostmann, Chef der Kohlen-Abteilung, blickte am 10. Mai auf eine 25jährige Tätigkeit im Dienste der Gesellschaft zurück. Von der Direktion wurde ihm aus diesem Anlaß die goldene Verdienstmedaille der Gesellschaft verliehen, und eine namhafte Gratifikation überreicht.

Aus Anlaß der Feier über die Vollendung der 150. Ozeanreise, die Herr Kapt. Kaempff im Januar beging, ist ihm nachträglich außer anderen sehr wertvollen Geschenken von den Passagieren der »Deutschland« ein großartiges, kunstvoll gearbeitetes, in Silber getriebenes Schreibzeug mit einer die große Beliebtheit des Jubilars kennzeichnenden Widmung überreicht. Bekanntlich verlieh der Kaiser bei dieser Gelegenheit Herrn Kapitän Kaempff einen hohen Orden.

Die seeamtliche Untersuchung der Ursachen eines tödlichen Unfalles (Tod des Kochs Koops vom Fischkutter »S. B. 37 Maria«) hat ergeben, daß in Blankenese die gesetzlichen Bestimmungen über Anmusterung der Seeleute und Eintragung der Seeschiffe in das Schiffsregister nicht beachtet werden. Es ist daher die Aufmerksamkeit der Behörden auf diesen Zustand zu lenken.

#### Anslaud.

Der schwedische Reichstag forderte die Regierung zur Bildung eines Ministeriums für Handel, Industrie und Schifffahrt auf.

Die Beschlagnahme des auf der Fahrt nach Wladivostok von den Japanern weggenommenen holländischen Dampfers »Wilhelmina« ist vom Prisengericht in Sasebo für rechtmäßig erklärt.

### Vermischtes.

**Trockendocks in Nagasaki.** Am 4. März ist in Nagasaki das seit Dezember 1901 im Bau begriffene dritte große Trockendock der »Mitsu Bishi Dockyard and Engine Works« fertig geworden. Sofort nach Ausbruch des Krieges wurde Tag und Nacht an der Fertigstellung gearbeitet. Die lange Bauzeit wird

dadurch erklärlich, daß das Dock aus festem Gestein herausgehauen werden mußte und infolgedessen sehr bedeutende Sprengungen erforderlich waren. Dieses dritte Trockendock liegt zwischen den Tategami und Akunoura Docks und wird als »Hachikenya« bezeichnet. Es ist das größte Trockendock einer Privatgesellschaft östlich von Suez und geeignet große Schiffe bis zu 22 000 T. mit einem Tiefgang von 34 englischen Fuß (10,20 m), einer Länge von 714 Fuß (214,20 m) und einer Breite von 82 Fuß (24,60 m) aufzunehmen. Die Größenverhältnisse der drei Trockendocks sind folgende:

Dock I. Tategami Dock	Dock III. Hachikenya Dock
Länge 523 engl. Fuß (156,90 m),	Länge 722 engl. Fuß (216,60 m),
Breite 89 » » (26,70 m),	Breite:
Tiefe 26,5 » » (7,95 m).	oben 96 » » (28,80 m).
Dock II. Akunoura Dock.	unten 88 » » (26,40 m).
Länge 371 engl. Fuß (111,30 m),	Tiefe 39 » » (11,70 m),
Breite 66 » » (19,80 m),	am Eingang bei der größten
Tiefe 22 » » (6,60 m).	Flut 36 engl. Fuß (10,80 m).

Bemerkenswert ist, daß zu den Baumaterialien des dritten Docks ausschließlich deutscher Zement gebraucht worden ist. Abgesehen von den drei Trockendocks der »Mitsu Bishi« Gesellschaft befindet sich seit dem Vorjahre noch ein Trockendock der Matsuo Eisen- und Maschinenwerke in Betrieb, welches Ende 1904 fertiggestellt wurde. Dieses Dock liegt auf der Insel Koyaki vor dem Eingang des Hafens und kann Schiffe bis zu 2000 T. Größe aufnehmen. Die Größenverhältnisse werden wie folgt angegeben:

Länge 270 englische Fuß (81 m),
Breite 65 » » (19,50 m).
Tiefe 27,5 » » (8,25 m).

Dieses Dock wird voraussichtlich nur von den japanischen Küstendampfern benutzt werden und somit das kleine Dock II der Mitsu Bishi Gesellschaft entlasten. Die Dockgebühren des Koyaki Docks sind noch nicht festgesetzt, werden aber aller Wahrscheinlichkeit nach geringer sein, als die der Mitsu Bishi Gesellschaft.

**Unrichtige Seekarte.** Die neueste Seekarte der Ems vom 22. April d. J. weist bezüglich des Festsektors des Feuers von Watum einen Fehler auf. Das emsabwärts leuchtende feste weiße Feuer liegt nicht, wie in der Seekarte und Nr. 486 des Leuchtfeuverzeichnisses angegeben, zwischen den Peilungen 223 bis 224,5 mißweisend, sondern zwischen den Peilungen 212 bis 213,5° rechtweisend (225 bis 226° mißweisend), demnach auch nach neuesten Beobachtungen innerhalb der Betonung und geht nicht über die Spirentonnen »E D« und »E E« hinweg, wie in obiger Karte angegeben. (Nachr. f. Seefahrer.)

**Die Kadettenschulschiffe des Norddeutschen Lloyd.** »Herzogin Sophie Charlotte« und »Herzogin Cecilie« sind am 12. d. M. nach langer Reise zusammen in Bremerhaven angekommen. Am 13. fand auf beiden Schiffen Besichtigung durch die Direktion des Norddeutschen Lloyd und Prüfung durch den Direktor der Bremer Seefahrtsschule, Herrn Prof. Schilling statt. Von den Kadetten wird der älteste Jahrgang als Obermatrosen und Steurer auf die Lloyd dampfer verteilt und durch einen neu einzustellenden Jahrgang ersetzt. Jeder Jahrgang umfaßt bei der Einstellung 44 Zöglinge.

**Das Recht zur Führung der Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz** ist beigelegt worden: 1. dem Oberleutnant zur See der Reserve Lück durch Flaggenschein Nr. 117 für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer »Sparta«; 2. dem Kapitänleutnant der Reserve Hoffmann durch Flaggen-

schein Nr. 118 für den dem Reeder Franz Gribel, Stettin, gehörenden Dampfer »Eddi« (?); 3. dem Oberleutnant zur See der Reserve Sembill durch Flaggenschein Nr. 119 für den dem Norddeutschen Lloyd gehörenden Dampfer »Borneo«; 4. dem Oberleutnant zur See der Reserve Ihle durch Flaggenschein Nr. 120 für den der deutschen Ostafrika-Linie gehörenden Dampfer »Reichstag«; 5. dem Oberleutnant zur See der Reserve Kücker durch Flaggenschein Nr. 121 für den dem Reeder W. Kunstmann, Stettin, gehörenden Dampfer »Hammonia«.

— Zur Einziehung sind gelangt: Flaggenschein Nr. 14 (Dampfer »Kriemhild«); Flaggenschein Nr. 86 (Dampfer »Holsatia«); Flaggenschein Nr. 115 (Dampfer »Hamburg«).

**Unterseeische Glocken auf Feuerschiffen.** Auf dem St. Lorenz-Strom sind neuerdings zwei Feuerschiffe mit unterseeischen Glocken ausgerüstet, das „Red Island“-Feuerschiff, dessen Glocke bei Nebel oder unsichtigem Wetter alle 14 Sekunden die Nummer des Feuerschiffes »3« signalisiert, indem sie 3 in Zwischenräumen von je 2 Sekunden Dauer aufeinander folgende Einzelschläge abgibt, denen eine Pause von 10 Sekunden folgt, und das „White Island Reef“-Feuerschiff, auf dem die Glocke bei Nebel oder unsichtigem Wetter alle 18 Sekunden die Nummer des Feuerschiffes »5« signalisiert, indem sie 5 in Zwischenräumen von je 2 Sekunden Dauer aufeinander folgende Einzelschläge abgibt, denen eine Pause von 10 Sekunden folgt. Geringe Abweichungen der Zwischenzeiten infolge der Verschiedenheit des zum Betriebe verwendeten Luft- und Dampfdrucks sind nicht ausgeschlossen. Schiffe, die mit einem Empfangsapparat ausgerüstet sind, können die unterseeischen Glockensignale auf 5 Seemeilen hören und ihre Richtungen auf einen Viertel-Kompaßstrich genau bestimmen. Schiffe ohne diese Ausrüstung können, je nach ihrem Tiefgang und ihrer Bauart, auf 1 bis 2 Seemeilen das Warnungssignal hören, wenn der Beobachter sich unter der Wasserlinie und nahe der Bordwand befindet. Weiter wird bei Beginn der Schifffahrt in diesem Jahre die die Prince Shoal an der Einfahrt des Saguenay-Flusses bezeichnende Leuchttonne eingezogen und durch ein in derselben Position auf 7,3 m (4 Fath.) Tiefe am S-Rande der westlicheren der beiden flachen Stellen ausgelegtes eisernes Feuerschiff (das früher auf Lower Traverse lag) ersetzt werden. Geogr. Lage: 48° 6' 30" N-Br., 69° 36' 50" W-Lg. Das Schiff ist ebenfalls mit einer unterseeischen Glocke ausgerüstet.

**Schiffsverkehr in Rio Grande do Sul während des Jahres 1904.** Nach amtlichen Angaben hat der auswärtige Schiffsverkehr des Hafens von Rio Grande do Sul im Jahre 1904 gegen das Vorjahr zugenommen; die Zahl sämtlicher eingelaufenen Schiffe betrug 422 mit 251 274 Register-Tons gegen 381 Schiffe mit 239 175 Register-Tons im Jahre 1903, ausgelaufen sind 415 Schiffe mit 248 395 Register-Tons gegen 385 Schiffe mit 238 039 Register-Tons im Vorjahre. Die Beteiligung der deutschen Flagge am Gesamtverkehr, wenigstens nach Zahl und Tonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Dampfer, zeigt eine kleine Abnahme gegen das Jahr 1903. Die Zahl der einlaufenden Dampfer ging von 31 auf 27, die der auslaufenden von 29 auf 26 zurück. Dieser Ausfall ist zum Teil dadurch entstanden, daß zwei Dampfer der von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Hamburg-Amerika Linie unterhaltenen regelmäßigen Südbrasilienlinie in Hamburg vor ihrer Abreise unter argentinischen Flagge gestellt wurden und in Rio Grande do Sul als fremde Dampfer ein- und ausliefen. Der deutsche Segelschiffsverkehr im Hafen von Rio Grande hat sich in den letzten Jahren ungefähr auf gleicher Höhe gehalten; es sind etwa 6 oder 7 kleine Segler, welche den Hafen alljährlich regelmäßig zur Schlachtzeit (Dezember bis Ende Mai) wieder besuchen. Sie

kommen in der Regel von spanischen Häfen mit Salz, das zur Herstellung des Dörrfleisches dient, und kehren mit Landprodukten meist nach nordeuropäischen Häfen (Falmouth für Order), seltener nach New-York, zurück. In der Tonnenzahl nahmen die deutschen Schiffe auch im Jahre 1904 den ersten Platz unter den ausländischen Fahrzeugen im Hafen von Rio Grande do Sul ein.

**Die Antwerpener Hafenprojekte.** Den geplanten neuen Hafenanlagen in Antwerpen, deren Kosten sich auf rund 200 Millionen Mark belaufen sollen, wird in Londoner Reederei- und Schifffahrtskreisen ein sehr lebhaftes Interesse entgegengebracht. Innerhalb der Gilden, die gegenwärtig noch die Verwaltung des Londoner Hafens in Händen haben — die Annahme der Port of London Bill würde eine Änderung dieses Zustandes herbeiführen —, macht sich die Befürchtung geltend, daß der gefährliche Wettbewerb des belgischen Seehafens, worunter schon jetzt das Handelsemporium an der Themse empfindlich zu leiden hat, noch erheblich verschärft werden könnte, wenn erst die projektierten neuen Kaibauten fertiggestellt sind. Was von London gilt und für London sich als notwendig erweist, gilt, wie die »Hamb. Nachr.« mit Recht ausspricht, mindestens in gleichem Maße von Hamburg. Der erste Seehafen des Deutschen Reiches steht seit einigen Jahren in äußerst scharfem Wettkampfe mit Antwerpen, und wenn die Suprematie Hamburgs gegenüber dem fortlaufend steigenden Scheldeverkehr bisher noch aufrecht erhalten werden konnte, so hat nicht zum wenigsten die überlegene Anlage und Einrichtung des Hamburger Hafens dazu beigetragen, die in der ganzen Welt als musterhaft bekannt und anerkannt sind. Es erscheint aber nicht ausgeschlossen, daß Antwerpen in den geplanten großartigen Schöpfungen sich Verkehrsinstrumente schafft, die die Leistungsfähigkeit des Hafens in ungeahnten Maße zu steigern und die Vorteile der natürlichen Lage Antwerpens erheblich besser, als es jetzt möglich ist, auszunutzen vermögen. Hamburg hat unter den allerschwierigsten Verhältnissen seine Selbständigkeit und seine mächtige Position in Schifffahrt und Handel zu wahren gewußt; es bedarf nicht erst der ausdrücklichen Versicherung, daß die hamburgischen Reeder und Kaufherren auch dem neuen Vorstoße des belgischen Rivalen ihre Aufmerksamkeit zuwenden und bezeitigen Maßnahmen treffen werden, um der alten Hansestadt Hamburg, die der Stolz ganz Deutschlands ist, den ersten Platz unter den kontinentalen Welthäfen zu sichern.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 11. Mai abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 22 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Der Vorsitzende machte bekannt, daß eine Reederei in Petersburg den Verein beauftragt habe, ihre Dampfer zu besetzen. Auf Beschluß des Verwaltungsrates habe der Verein diese Aufgabe übernommen. Er habe für die in Liban liegenden Dampfer der Reederei Wachter & Co. 5 Kapitäne, 20 Steuerleute und 19 Maschinisten angestellt. Die Anstellung der Mannschaften habe der Verein den Kapitänen übertragen, welche ihre Leute, im ganzen 120 Mann, durch das Heuerkontor von Ohlsen und Müller engagieren ließen. Die Besatzungen der 5 Dampfer würden am Freitag ihre Reise von Hamburg nach Libau antreten. Hierzu schloß sich eine kurze Diskussion über die Bedeutung dieser neuen vom Verein übernommenen Tätigkeit.

Hierzu eine Extrabeilage von L. Friederichsen (Hamburg).

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantw. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 60 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 21.

Hamburg, den 27. Mai.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Die Reform der Strafrechtspflege bezüglich nautischer Delikte. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Küsten-Funkentelegraphen-Stationen auf der Erde. — Nachtsignale. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Buchersaal.

### Auf dem Ausguck.

#### Die hygienischen Verhältnisse in Mannschaftsräumen englischer Schiffe

kritisiert Dr. Williams, der Hafenarzt von London, in unnachsichtlicher Weise in seinem kürzlich bekanntgegebenen Jahresbericht. An Zustimmung wird es dieser Kundgebung ebensowenig wie an Widerspruch fehlen. Beide Äußerungen sind berechtigt. Wenn Dr. Williams für die Mannschaft, insbesondere für das untere Maschinenpersonal, luft- und lichtreichere Wohnräume fordert, als sie heute auf vielen unmodernen, nicht nur englischen, Schiffen zu finden sind, dann wird es ihm an Unterstützung nicht fehlen, wenn er aber über Licht- und Luftzufuhr sowie über kubischen Inhalt der Logisräume dieselben Anforderungen stellt, die für Schlaf- und Wohnräume am Lande von der Baupolizei verlangt werden, dann mangelt es ihm an Einsicht und Verständnis über Verhältnisse, über die er sich ein Urteil erlaubt. An Land sozusagen unbegrenzter Raum zur Verfügung, an Bord jeder Quadratzoll für Ladung oder Passagiere in Anspruch genommen und auch erforderlich, soll die Schifffahrt zum Erwerb betrieben werden. An Land die aufgestellten Betten in der Regel benutzt, an Bord, auf See mit Wache um Wache, die Hälfte der Kojen unbesetzt. An Land, in Fabriken, Werkstätten etc. schlechte und zum Teil verbrauchte Luft, außerhalb der Arbeitsstätten verbrauchte Kneipen, ungenügend gelüftete Wohn- und Schlafräume mit Kindergeschrei; an Bord nur in den Maschinen- und Kesselräumen zwar stark ventilierte, aber bei Windstille ungenügende Luft-

zirkulation, außerhalb der Dienstzeit, das Maschinenpersonal mit drei Wachen, Seeluft, das den Siechen und Kranken zum Einatmen empfohlene Genesungsmittel. Diesen Unterschied in den Lebens- und Gewohnheitsbedingungen zwischen Arbeitern an Land und an Bord hat Dr. Williams nicht genug berücksichtigt, als er seine Forderungen aufstellte und dann an das Gerechtigkeitsgefühl seiner Landsleute appellierte. Schließlich, es ist ja eine englische Angelegenheit, für Fernstehende von untergeordneter Bedeutung. Allgemeine Beachtung verdient dagegen die Beschwerde des Hafenarztes, wonach die gesundheitlichen, von ihm als unzulänglich bemängelten Bestimmungen der Merchant Shipping Act nicht einmal eingehalten werden und daß gegen die unaufhörlichen Gesetzesverstöße von keiner Seite eingeschritten werde. Die Aufsichtsbeamten des Handelsamtes kümmern sich absolut nicht darum. Den englischen Reedern, die ihre staatliche Aufsicht so gerne gegen unser System ausspielen, werden die Worte des Londoner Hafenarztes unangenehm in den Ohren klingen. Vielleicht geben sie auch unsern Anhängern eines Reichsschiffahrtsamtes zu denken.

#### Bekanntmachung

#### über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren.

In einer seeamtlichen Verhandlung, die sich mit der Verschollenheit eines Dampfers beschäftigte, kam kürzlich zur Sprache, daß das Schiff statt zwei Maschinisten, wozu es nach der Bundesrats-



verordnung vom 16. Juni 1903 verpflichtet war, nur einen an Bord gehabt hatte. Dieser Verstoß wurde vom Seeamt in folgender Weise gerügt:

»Zu bemerken ist, daß der Dampfer nur einen Maschinisten an Bord hatte, während das Gesetz zwei Maschinisten verlangt, und es sollte durch strenge Instruktionen an die Schiffsführer dafür gesorgt werden, daß solche Verstöße gegen die gesetzlichen Vorschriften nicht vorkommen.«

Es scheint uns, als wenn die hier lediglich an die Adresse der Schiffsführer gerichtete Kundgebung nicht ganz am Platze ist, es sei denn, daß der Kapitän im konkreten Falle ohne Vorwissen oder gar gegen den Wunsch seines Reeders mit ungenügend bemanntem Schiffe in See gegangen ist. War Das nicht der Fall, dann war für die Bestimmungen der auf Grund des § 4 der Seemannsordnung erlassenen Bundesratsverordnung neben dem Kapitän (§ 113 ad 2) auch der Reeder nach § 117 Abs. 2 der Seemannsordnung verantwortlich zu halten.

### Die Bestimmungen

#### des § 40 der Unfallverhütungsvorschriften

hat das Seeamt zu Flensburg aus Anlaß eines Todesfalles in Erinnerung gebracht. Ein chinesischer Matrose, beschäftigt im Hafen von Hongkong ein Jolltau nach oben zu bringen, damit es durch das unmittelbar unter dem Flaggenknopf sitzende Scheibegatt geschoren und später zur Erleichterung des Malens der Masten verwendet werde, griff fehl und stürzte an Deck, wobei er sich tödliche innere Verletzungen zuzog. Das Seeamt führt den Unfall insofern auf eigene Unvorsichtigkeit des Verunglückten zurück, als er nach Besteigung der Fockwanten den letzten Teil seines Weges nach chinesischer Art in der Weise zurücklegte, daß er die aus Eisendraht bestehende Pardune an der St.-B. Seite des Fockmastes zwischen die Zehen nahm und mit Händen und Füßen nach oben kletterte, statt, was an und für sich das Natürliche und Gefährlosere war, am Mast selbst empor zu klettern und sich durch Umschlingung mit den Beinen daran einen festen Halt zu geben. Die von dem Verunglückten beliebte Art des Kletterns entspricht der Gewohnheit der chinesischen Matrosen und gilt bei ihnen als gefahrlose Arbeit. »Dieser Umstand macht es einerseits erklärlich, daß auch der später Verunglückte so gehandelt hat, andererseits enthebt er seine beteiligten Vorgetzten jeglicher Verantwortung und zwar hier um so mehr, als der II. Offizier den chinesischen Bootsmann ausdrücklich angewiesen hatte, den besten Matrosen zu der befohlenen Arbeit auszuwählen, und als der Bootsmann bei der Auswahl sorgfältig zu Werke gegangen war. Die befohlene Arbeit war an sich keine außergewöhnliche. Der II. Offizier konnte darauf, daß ein tauglicher Matrose von dem Bootsmann ausgewählt werden würde und ebenso der letztere

darauf sich verlassen, daß der von ihm Ausgewählte bei der gewählten, allgemein gebräuchlichen Art des Emporkletterns die erforderliche Vorsicht walten lassen würde. Daß, wie leider geschehen, der chinesische Matrose einen verhängnisvollen Fehlgrieff tat, war ein Moment, mit welchem der Bootsmann nicht zu rechnen brauchte und welches außer höchstens von dem Verunglückten selbst, von Niemand zu vertreten ist. Daß er mit einer 15 Pfund schweren Last der einzuscherenden Jolle auf der Schulter die Pardune emporgestiegen ist, hat möglicherweise die Freiheit seiner Bewegungen teilweise beschränkt; da er aber dadurch zu doppelter Vorsicht veranlaßt werden mußte, kann nicht festgestellt werden, daß sein Unfall hierauf auch nur als auf eine mitwirkende Ursache zurückzuführen ist. Andererseits erscheint es dem Seeamt im Interesse der Sicherheit der Schiffsmannschaft durchaus wünschenswert und es entspricht dies dem § 40 der Unfallverhütungsvorschriften der Seaberufsgenossenschaft für Dampfer vom 31. Mai 1902, wenn zur Befestigung der Jollen besonderes Stahldrahttau auf jedem Dampfer beständig vorhanden ist und zum Aufheizen der Jollen benutzt wird, um zu vermeiden, daß der mit der Befestigung beauftragte Matrose selbst die Jolle nach oben tragen muß und dadurch in seiner Bewegungsfreiheit beeinträchtigt wird, und zwar so sehr, daß es zweckmäßig erschien, diese Ansicht im entscheidenden Teil des Spruches zum Ausdruck zu bringen. Der § 40 lautet bekanntlich:

»Falls Arbeiten an Pfahlmasten erforderlich werden, müssen die hierzu verwendeten Mannschaften in einem Bootsmannsstuhl unter Anwendung eines Jolltaues, welches oben am Top des Pfahlmastes über eine Scheibe läuft, nach oben gehißt werden, ausgenommen, wenn es sich um Einschieren oder Nachsehen des Jolltaues handelt. Zum Einschieren und Durchholen des Jolltaues dient ein dünnes Stahldrahttau, welches stets an Stelle des Jolltaues eingeschoren sein muß. Ist in dem Top des Pfahlmastes eine Scheibe zum Durchschieben des Jolltaues nicht vorhanden, so ist an Stelle derselben am Top ein Stahldraht- oder Kettenstropp mit eisernem Block anzubringen.«

Wir haben uns mit dieser Angelegenheit nicht allein wegen ihrer Wichtigkeit, sondern auch deshalb so eingehend beschäftigt, weil auf S. 193 eine auf den vorliegenden Fall bezügliche Notiz zu Irrtümern Veranlassung gegeben hat.

### Mit Vorschlägen zur Besserung der Disziplin auf britischen Schiffen

beschäftigen sich die beteiligten Kreise in Alt-England. Anlaß hierzu gibt ein an alle Seeschiffervereine, an mehrere aktive Kapitäne und an einflußreiche Leute gestelltes Schreiben mit der Frage: »What steps are required for the bettering of Discipline on board ship?« Mehrere Antworten liegen bereits vor. Einige unter ihnen, obgleich

es sich hier ja eigentlich um eine ausgesprochene englische Angelegenheit handelt, sind doch so bemerkenswert auch für unsere Verhältnisse, daß wir von ihnen Notiz nehmen möchten. Zunächst die in einigen Gutachten wiederkehrende Meinung, daß die bestehenden Disziplinarvorschriften für ihren Zweck genügen, daß es aber dringend erforderlich sei, auch von ihnen gegebenenfalls Gebrauch zu machen und nicht, wie es nur zu oft geschehe, an Bord durch Journaleintragungen mit Strafen zu drohen, bei der Abmusterung aber nicht mehr darauf zurückzukommen. So etwas spricht sich herum, und Jan Maat kennt die Kapitäne ganz genau, die nach diesem Muster verfahren. Noch nachteiliger für die Disziplin sei allerdings das Verhalten jener Kapitäne, die Disziplinarvorgehen durch ein aufgeregtes Benehmen oder durch heftige Worte sühnen wollen, ohne die ihnen zur Seite stehenden Gesetzesmittel zur Erhaltung ihrer Autorität den Leuten vor Augen zu halten, geschweige denn sie gar anzuwenden. Diese Anhänger des Faustrechtes, denn etwas anderes sind sie kaum, haben natürlich kein Recht darauf, in die allgemeine Klage über den Niedergang der Disziplin an Bord mit einzustimmen. Sie sind es im Gegenteil, die das Eintreten des jetzigen beklagenswerten Zustandes beschleunigt haben. Ein anderer Vorschlag, auch er tritt wiederholt auf, ist die Anregung: Schiffsleuten, die sich gegen die Disziplinarvorschriften vergangen haben, das Seefahrtbuch auf eine bestimmte Dauer ebenso wegzunehmen, wie Kapitänen etc., wenn sie in navigatorischer Beziehung das Gesetz übertreten haben, der Befähigungsnachweis zur Ausübung ihres Gewerbes entzogen werde. Von dritter Seite werden strengere Bestrafungen für Disziplinarvergehen, insbesondere

für flegelhaftes Benehmen gefordert. Heute werde ein Schiffsmann, möge er sich noch so unverschämt benommen haben, mit kaum mehr als zehn Schilling bestraft. Eine Geldsumme, die für Leute mit größerer Abrechnung gar keine Rolle spiele. Ferner wird lebhaft, gleichfalls von verschiedenen Seiten, dafür eingetreten, daß Tätlichkeiten der Schiffsleute, verübt an Kapitänen etc., nur durch Freiheits-, niemals aber durch Geldstrafen gesühnt werden dürfen. Schließlich wird noch angeregt, im Seefahrtbuch, das ja heute schon alle Führungszeugnisse enthalten muß, auch Mitteilung über alle Bestrafungen wegen Disziplinarvergehen aufzuführen. — Diese Auswahl aus den vielen Vorschlägen mag vorläufig genügen, vielleicht kommen wir später noch einmal auf die Angelegenheit zurück. Diesmal nur die Bemerkung, daß man die englischen Kapitäne und Schiffsoffiziere wegen ihrer Unerschrockenheit bewundern muß. Sie sprechen auch öffentlich aus, was sie unter sich gewiß oft genug erörtert haben, was sie für richtig halten und sie treten mit Vorschlägen hervor, deren Verwirklichung, ohne die *ordentlichen* Schiffsleute zu schädigen, zur Gesundung der Verhältnisse beitragen würde. Wollten unsere Kapitäne und Offiziere, die doch wahrlich und durchaus begründet über die Disziplinlosigkeit ihrer Untergebenen zu klagen haben, mit ähnlichen Vorschlägen, wie sie von ihren englischen Kollegen in aller Ruhe ohne Einmischung Dritter erörtert werden, hervortreten, sie würden neben der sozialdemokratischen auch den größten Teil der sog. liberalen Presse gegen sich haben. Ein Zetormordio ohnegleichen würde Platz greifen und Schlagworten, mit denen bei uns so gerne und so erfolgreich operiert wird, wäre der Boden zum üppigen Wuchern gegeben.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Stevers.

7) *Verladungs-Bedingungen der Kölnischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Benachrichtigungspflicht des Schiffers nach § 10 Abs. 3 Binnenschiffahrts-Gesetz.*

Die Kölnische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte die Beförderung von 260 Faß Apfelwein von Rotterdam nach Mülheim a/Rh. übernommen. Unterwegs, und zwar noch auf der holländischen Strecke, hatte das Schiff Havarie erlitten, wodurch auch die Ladung beschädigt worden war. Der Eigentümer der Ladung erhob den Vorwurf, daß der Schiffer ungeeignete Schutzmaßregeln für die Ladung getroffen, insbesondere auch entgegen § 10 Abs. 3 Binnenschiffahrts-Gesetz unterlassen habe, seine, des Ladungsgegners, Anweisung einzuholen. Für den Betrag, um den der ursprüngliche Schaden dadurch vergrößert sein sollte, nahm er den Schiffer selbst

und die Gesellschaft als Gesamtschuldner in Anspruch. Das Oberlandesgericht zu Köln hatte die Klage abgewiesen. Das Reichsgericht hat nur die Abweisung der Klage gegen die Gesellschaft aufrecht erhalten, wegen der Klage gegen den Schiffer aber die Sache zurückverwiesen, damit festgestellt werde, ob dem Schiffer in der Tat eine Pflichtwidrigkeit zur Last falle, die den Schaden vergrößert habe.

Für die Gesellschaft kommt ihre Haftung aus dem Frachtvertrage und die gesetzliche Haftung des Schiffseigners für den Schiffer nach §§ 3 und 4 Binnenschiffahrts-Gesetz in Frage.

Die Haftung aus dem Frachtvertrage bestimmt sich nach ihren Verladungs-Bedingungen (abgedruckt bei Mittelstein, Binnensch.-Ges. II S. 536). Nach No. 8 dieser Bedingungen würde sie nur haften,

wenn dem Schiffer Absichtlichkeit oder doch grobe Fahrlässigkeit als unmittelbare Ursache der entstandenen Beschädigung nachgewiesen wird. Im vorliegenden Falle aber versagt diese Haftung, weil der Empfangsberechtigte die Ladung abgenommen hatte und der Schadensanspruch erst später angemeldet worden ist. Denn No. 9 der Verladungs-Bedingungen bestimmt:

»Mit der Abnahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten (§ 61 Binnenschiffahrts-Gesetz) oder durch öffentliche Beamte und sobald das Gut die öffentliche Wage am Bestimmungs-orte passiert hat, ist jede Verantwortlichkeit der Gesellschaft erloschen.«

Durch den eingeklammerten Hinweis auf § 61 des Gesetzes soll nur der Begriff der »Abnahme« erläutert, nicht aber die gesetzliche Bestimmung selbst neben der Klausel aufrecht erhalten werden. Auch ist der Sinn der Klausel nicht etwa dahin zu verstehen, daß nur der Zeitpunkt näher bestimmt werden soll, bis wohin der Frachtführer zu haften hat (§ 58 Binnenschiffahrts-Gesetz), sondern dahin, daß nach diesem Zeitpunkt eine Haftung überhaupt nicht mehr besteht und eine Haftung, die bestanden hat, erloschen ist. Damit ist die Haftungsdauer allerdings sehr zum Nachteile der Ladungsbeteiligten begrenzt. Allein für unzulässig kann eine solche Vereinbarung nicht gelten.

Fällt aber die Haftung der Gesellschaft aus dem Frachtvertrage weg, so muß auch ihre gesetzliche Haftung für den Schiffer vorneint werden. Die Haftung des Frachtführers und die Haftung des Schiffseigners sind an sich zwar verschiedene

Dinge. Wenn aber der Frachtführer, der zugleich Schiffsführer ist, im Frachtvertrage die Grenzen seiner Haftung bestimmt, so muß in dieser Vereinbarung regelmäßig gefunden werden, daß seine Haftung überhaupt, auch als Schiffseigner, auf die im Vertrage gesetzten Grenzen beschränkt sein soll. Daran kann im vorliegenden Falle um so weniger gezweifelt werden, als in den Verladungs-Bedingungen an zahlreichen Stellen von der Haftung des »Schiffseigners« oder »der Gesellschaft«, aber nie von der des »Frachtführers« die Rede ist.

Was aber die Klage gegen den Schiffer anlangt, so gründet sich diese nicht auf den Frachtvertrag, da zwischen dem Kläger und dem Schiffer ein Vertragsverhältnis überhaupt nicht besteht. Hier kommt nur die außerkontraktliche Haftung aus § 7 Binnenschiffahrts-Gesetz in Frage, die unabhängig davon ist, ob dem Schiffer ein geringes oder ein grobes Verschulden zur Last fällt. Auch ist anzuerkennen, daß die Pflichten, die das Binnenschiffahrts-Gesetz dem Schiffer auferlegt und für deren Erfüllung er auch den Ladungsbeteiligten unmittelbar haftet, also auch die Benachrichtigungspflicht des § 10 Abs. 3, unabhängig davon bestehen, ob sich das Binnenschiff jeweils auf einer ausländischen Flußstrecke befindet. Diese gesetzlichen Vorschriften richten sich an den Schiffer des inländischen Schiffes als solchen. Für die Klage würde es daher ohne Bedeutung sein, wenn das Niederländische Gesetz, wie behauptet worden ist, die Benachrichtigungspflicht nicht kennen sollte.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 5. April in Sachen Louis v. Bös & Gen. Rep. I. 595/04.

## Die Reform der Strafrechtspflege bezüglich nautischer Delikte.

Von Nauticus.

Chamberlain, der Verfasser des bekannten Werkes: »Die Grundlagen des 19. Jahrhunderts«, das trotz seiner Kostspieligkeit in kurzer Frist mehrere Auflagen erlebte, bezeichnet sich selbst als einen Laien im Gegensatz zu dem Fachmann und Fachgelehrten, der durchweg nur sein eigenes Fach beherrscht und aus dem Grunde kennt, dabei aber leicht durch die gebundene Geistesrichtung in der Linie des Spezialfaches den Überblick über das große Ganze einbüßt. Auch ich muß mich leider einen Laien auf dem Gebiet unseres Gegenstandes nennen, auf dessen Mängel kürzlich an dieser Stelle (H. p. 77) Dr. Paul Ehlers in bedeutungsvoller Weise hingewiesen hat, indem er gleichzeitig den Weg andeutete, der zu einer Besserung führen könnte. Während aber bei Chamberlain der Standpunkt des Laien als ein Vorzug erscheint, indem er von einer höheren Warte aus die Dinge betrachten lehrt, fürchte ich, daß der Laienstandpunkt bei Beurteilung der Reform eines Rechtsprechungs-

gebiets eher das Gegenteil darstellen möchte, insofern nämlich, als nur das höchste Maß des Sachverständnisses, das unmöglich bei einem Laien zu finden sein dürfte, zu einem treffenden Urteil und namentlich zu bessernden Vorschlägen in erster Linie berufen ist. Gleichwohl erscheint es doch angebracht, daß auch aus den nautischen Kreisen heraus von verschiedenen Seiten Stellung zu der gegebenen Anregung genommen werde, um so mehr, als auch Dr. Ehlers selbst seinen Vorschlag den Interessenten dringend zur Erwägung anheimgibt. Es ist klar, daß kein Zeitpunkt besser geeignet erscheint, bestehende Mängel in der Strafrechtspflege, soweit sie unsern Gegenstand betreffen, zu beseitigen, als gerade dann, wenn die Reichsregierung die Reform des gesamten Strafprozesses in's Auge gefaßt hat und darüber in Beratungen eingetreten ist.

Sehr eindrucksvoll schildert der Verfasser das Verfahren vor einem Schöffengericht in einem kleinen Örtchen, das berufen ist, über die Hand-



lungsweise des Kapitäns eines Hamburger Dampfers, der sich in der üblen Lage befindet, sich vor Gericht verantworten zu müssen, ein Urteil zu fällen. An diesem Beispiel sehen wir, wie die wünschenswerte Sachkenntnis, die wir höchst ungern am Richterstuhl vermissen, nicht vorhanden ist und an dieser Stelle auch nicht vorhanden sein kann, wenigstens unmittelbar nicht. Aber doch ist das, was Dr. Ehlers hier vermißt, die Sachkunde in nautischen Dingen; diese Sachkunde ist hier eigentlich mittelbar in gewisser Hinsicht doch vorhanden, indem das Gericht es ausspricht: »Das Seeamt (das doch durchaus fachmännisch besetzt ist) hat die Sache geprüft und seiner Meinung schließen wir uns an.« Von vornherein läßt nach Dr. Ehlers das Schöffengericht kaum einen Zweifel darüber obwalten, wie es die Dinge auffassen zu sollen glaubt, indem es erklärt, der Kapitän möchte auf die weitere Vernehmung von Zeugen (welche meistens die Prozeßkosten wesentlich erhöhen) verzichten, da »das Gericht wohl nicht zu einem anderen Resultat kommen könne, als das Seeamt.«

Also die Sachkunde der nautischen Boissitzer des Seeamts greift auch fühlbar hinüber in das Amtszimmer des Schöffengerichts, aber die Beurteilungsweise dieser Sachkenntnis ist es ja eben, die der Kapitän für nicht zutreffend hält. Nach seinem Dafürhalten hat ihn also die Sachkenntnis eines Gerichtes im Stiche gelassen, sie hat sich gegen ihn und seine Handlungsweise gewendet, mit Recht muß er also befürchten, daß jede Beurteilung durch Fachleute sich gegen ihn richtet, da sich in der Regel nachher von Land aus die Dinge ganz anders ausnehmen, als an Bord eines Schiffes in unmittelbarer Gefahr, wo folgenschwere Entscheidungen augenblicklich ohne Überlegung getroffen werden müssen und so Vieles und Mannigfaltiges, den Sinn verwirrend, auf den menschlichen Geist einströmt. Das Besserwissen *nachher* tritt sehr häufig in die Erscheinung. Ich kann mir demnach denken, daß es Lagen gibt, in welchen mancher Seemann gern auf eine weitere beurteilende Sachkunde verzichten möchte und es vorzieht, sein Geschick den gewöhnlichen Gerichten anzuvertrauen. Es ist auch nicht jedes Schöffengericht in der von Dr. Ehlers angeführten Weise besetzt, vielmehr wird der Richter, wo es angeht, danach trachten, Schöffen zur Seite zu haben, die den Gegenständen mit einigem Verständnis gegenüberstehen.

Wenn es nun auch richtig ist, daß die Schöffengerichte in nautischen Dingen in der Regel nicht erfahren sein können, so haben dieselben doch andererseits den Vorzug, daß das Verfahren vor ihnen meistens recht einfach ist. Es handelt sich

hierbei durchweg ja nur um kleinere Straftaten. Und dabei kommt noch in Betracht, daß der Kostenpunkt sich für den angeklagten Seemann recht niedrig stellt, indem er nicht verpflichtet ist, einen Rechtsbeistand zu nehmen, ohne welchen er bei den Strafkammern nicht auskommen kann. Auch steht ihm, was sehr wesentlich in's Gewicht fällt, das Rechtsmittel der Berufung zu, das bei den Urteilen der Strafkammern in Fortfall gerät.

Was die Kosten, die häufig die geringe Strafe, zu der ein Angeklagter verurteilt worden, bei weitem übersteigen, in einem Prozeß, sei derselbe nun zivilrechtlicher oder strafrechtlicher Natur, beängstigend in die Höhe treibt, ist der Umstand, wenn der Sitz des Gerichtes an einem entfernten Ort sich befindet, wenn die Zeugen, der Angeklagte und vielleicht auch der Rechtsbeistand erst längere Eisenbahnfahrten zu machen haben. Hinsichtlich der bedeutsamen Frage der Kosten also, da, wenn die Gerichtsstände mehr zentralisiert werden und dadurch die Anzahl der in Betracht kommenden Gerichte ganz erheblich abnimmt, in den vielen kleinen deutschen Häfen keine kompetenten Gerichte mehr für kleinere Straftaten vorhanden wären, wodurch ein kostspieliges Hinreisen nach entfernten Orten unvermeidlich wäre — hinsichtlich dieser bedeutsamen Frage also würden nach meiner Auffassung in sehr vielen Fällen nach wie vor die Schöffengerichte den Vorzug verdienen.

Hinzu tritt außerdem noch der Umstand, daß die Schöffengerichte gewöhnlich auch an kleinen Amtsgerichten alle acht Tage zusammentreten, wodurch mit dem an sich einfachen Verfahren eine rasche Erledigung einer (fatalen Strafsache) verknüpft ist. Ob die Kammern für Handelssachen, wie sie Herr Dr. Ehlers für die Beurteilung von nautischen Vergehen in Vorschlag bringt, so sehr man auch für dieselben wegen ihrer größeren Fachkenntnis eingenommen sein mag, ebenso häufig tagen und daher eine ebenso rasche Erledigung der Affären bringen können, erscheint mir doch fraglich. — Zweifellos werden die beiden Kaufleute in diesen Gerichtskörpern, wie Dr. Ehlers treffend bemerkt, für die Geltendmachung praktischer Gesichtspunkte sorgen; allein Nautiker, wirkliche Fachmänner in der Beurteilung nautischer Angelegenheiten sind diese Herren doch immerhin nicht, und aus diesem Grunde steht zu befürchten, daß diejenigen unter uns, die eine wahrhaft fachmännische Besetzung der strafurteilenden Gerichte für erforderlich halten, mit der vorgeschlagenen Neuernung nicht einverstanden wären, da sie darin doch nur eine halbe Maßregel erblicken könnten, obwohl nach den Ehler'schen Ausführungen diese das zur Zeit Erreichbare darstellt. (Schluß folgt.)

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

April 1905.

Gattung	Größenverhältnisse	Raum- gehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes
a) deutsche Werften.					
FD	54,61×8,54×4,15 m	900 t Tf.	D.-Ges. »Neptun«, Bremen	A. G. »Weser«, Bremen	Neureus
»	54,61×8,54×4,15 m	900 »	do.	do.	Latona
PD	96×11,65×2,97 m	1920 »	Hamburg-Amerika Linie	»Vulkan«, Stettin	Kaiser
FD	225×34'9"×15'9"	1530 »	Heckscher & Son, Kopenhagen	Howaldtswerke, Kiel	Fionia
»	66,2×10,5×4,9 m	1500 »	Nümtz & Henning, Stettin	Nüske & Co., A. G., Stettin	Hans Benning
»	67,6×10,2×4,93 m	—	H. C. Horn, Schleswig	Eiderwerft A. G., Tönning	Harald Horn
FD	284×39×24'9"	3500 »	Rob. M. Sloman jr., Hamburg	Flensburger Schiffsbau Ges.	Rom
FD	260×38'6"×26'9"	3500 »	Oldenburg Portug. D. R.	Henry Koch, Lübeck	Rotterdam
»	195×32×15'8"	1200 »	Etne Reederei in Kopenhagen	Howaldtswerke, Kiel	Jörgen Jensen
FS	24,13×6,5×3,14 m	—	Emden Heringsfischerei-Ges.	Nordseewerke, Emden	Oranien
FD	242×36'3"×17'6"	2100 »	D.-Ges. »Neptun«, Bremen	Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde	Pluto
»	224×33'6"×16'4"	1500 »	H. C. Horn, Schleswig	Neptunwerft, Rostock	Frida Horn
»	104,3×14,17×8,42 m	6250 »	L. Possehl & Co., Lübeck	Germania Werft, Kiel	?
Baggerdampfer	—	—	Wasserbauinspektion, Emden	Schichauwerft, Danzig	—
b) englische Werften.					
FD	269×36×20'4"	—	Cairns, Noble & Co., Newcastle	Short Bros. Sunderland	Cairnavon
»	341×45×25'0"	4200 t Tf.	Rea S. S. Co., Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Knightsgarth
PD	400×51×29'6"	—	Indo-China S. N. Co., London	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Kut Sang
FD	350' Länge	—	Bennets & Co., Grimsby	Furness Withy & Co., Hartlepool	Langoe
»	341×47×22'6"	2780 »	B. C. Lucas, Bristol	Richardson, Duck & Co., Middlesbro	Monsaldale
PD	436×51×28'6"	5400 BRT.	Empreza Nacional de Navegacao, Lissabon	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Africa
»	135×20×14'3"	—	Algericas Railway Co.	W. G. Armstrong Whitworth & Co., Walker	Aline
FD	350' Länge	—	Peareth S. S. Co., Newcastle	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Archback
»	180×28'6"×15'	950 t Tf.	Mac Coll & Pollock, Sunderland	W. Harkess & Son, Middlesbro	Devon Coast
»	342×47'6"×24'9"	—	J. F. Wilson & Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Eastlands
K	Schulschiff	—	Britische Admiralität	Vickers Sons & Maxim, Barrow	Exmouth
FD	325×47×24'10"	—	Unbekannt	Iroines Shipb. Dry D., W.-Hartlep.	Gloriana
»	480×58×33'	12000 »	British India S. N. Co., London	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Queda
»	387×47×30'9"	7000 »	Ellerman Lines, Liverpool	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Sutton Hall
»	—	—	Ch. E. Thompson, Sunderland	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Thornbeck
»	295×45×15'9"	1200 »	Holm & Wonsild, Kopenhagen	Sunderland Shipb. Co.	Chr. Glystorf
»	341×47×24'7"	—	P. van Ommeren, Rotterdam	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Slidrecht
»	371×50×28'3"	—	Mercantile S. S. Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Pruth
PD	270×38×21'6"	—	Pile & Co., London	J. Laing & Sons, Sunderland	Madrid
c) schottische Werften.					
FS	115×21'×12'9"	—	Codre & Carter, Milford Haven	Cochrane & Sons, Selby	Emerald
FD	385×47×30'7"	7500 »	Ellermans Lines, Liverpool	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Newby Hall
FD	—	—	Bosphorus N. C., Konstantinopel	Fairfield Shipb. & Eng. Co., Govan	Bosphorus 53
»	380×47×30'	4500 BRT.	Ch. Barrie & Son, Dundee	Ch. Connell & Co., Whiteinch	Den of Crombie
PD	98×18×9'	—	Brasilianische Regierung	Caledonian Eng. & Shipb. Co., Preston	Dias da Silva
»	274×34×14'6"	—	London, Brighton South Coast R. Co.	Fairfield Shipb. & Eng. Co., Govan	Dieppe
B	160×30×9'6"	500 t Tf.	Wexford Harbour Commissioners	Fleming & Fergusson, Paislay	Unbekannt
FD	365×50×34'	6300 »	Zuid America Lijn, Amsterdam	Archibald M'Millan & Son, Dumbarton	Famland
»	267×40×18'	2000 »	China N. Co., London	Scotts Shipb. & Eng. Co. Greenock	Fengtien
FS	je 110×21×12'	180 BRT.	Glasgow S. Tr. Co.	Mackie & Thomson, Govan	Gooan; Nettle
J	260×31×16'	—	Baron de Forest	Ramage & Fergusson, Laith	Honor
FD	331×48×24'4"	5400 t Tf.	Abram, Addie & Sons, Glasgow	Grangemouth & Greenock Dock Co.	Kyleakin
»	378×46×32'6"	4000 BRT.	Elders & Fyffes, Manchester	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Nicoya
2 PD	je 130×18×7'	—	Londoner Grachtschaftsrat	Napier & Miller, Yoker	Olaf; Charles
FD	275×39×22'	1900 BRT.	Campania Mexicana, Vera Cruz	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Lamb
»	220×36×14'	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	D. J. Dunlop, Inch Works	Sonora
»	215×33×11'3"	—	Pile & Co., London	Scott, Kinghorn	Bassa
PD	310×40×24'6"	—	South Eastern & Chatam R. Co.	Denny & Brothers, Dumbarton	Inglatera
FD	135×23×12'6"	—	Anglo-Belge Co., London	Mackay Bros, Alloa	Snoicla
2 PD	je 130×18×7'	—	Londoner Grachtschaftsrat	Napier & Miller, Yoker	Prince Leopold
FD	218×33×15'	—	Thomas Cowan, Leith	Ramage & Fergusson, Laith	King Alfred
					Edmund Ironside
					Ploussa
d) irische Werften.					
PD	670×75×52'7"	22500 BRT.	Hamburg-Amerika-Linie	Harland & Wolff, Belfast	Amerika

Ausserdem: a) 1 Seeschleppdampfer, 1 Doppelschraubenmotorboot; b) 1 Seeschlepper, 1 Küstendampfer, 1 Motorboot; c) 1 Saugbagger, 2 Seeschlepper.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FS Fischdampfer, K Kriegsschiff, ED Eisdampfer, S Segler, SI Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norek Lloyd, BC British Corporation.

## Küsten-Funkentelegraphen-Stationen auf der Erde.

Land und Station	Rufzeichen und Rufweite	Bestimmung	Land und Station	Rufzeichen und Rufweite	Bestimmung
<b>Belgien.</b>			<b>Crookhaven</b> .....	c k 180 km	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen.
Nesport (Bains) ..	n p Ostende-Dover	Öffentl. Verkehr mit den Ostende-Dover-Staatspostdampfern.	<b>Holyhead</b> .....	h d 180 km	"
<b>Dänemark.</b>			<b>Lizard</b> .....	l d 180 km	"
Blaavands Huk ..	— 75 km	Öffentlicher Verkehr mit allen Systemen.	<b>Nitou</b> .....	n i 180 km	"
Horns Riff-Feuerschiff .....	—	"	<b>North Foreland</b> ..	n f 180 km	"
Wyl-Feuerschiff ..	—	"	<b>Rosslare</b> .....	r l 180 km	"
Amager .....	— 110 km	Versuchsstation.	<b>Withernsea</b> .....	w s 180 km	"
<b>Deutschland.</b>			<b>Chelmsford</b> .....	c d 180 km	Privatverkehr mit Schiff. der Atlant. Transp. Co.
Rixhöft .....	k r x 150 km	Öffentlicher Verkehr mit allen Systemen	<b>Frinton</b> .....	f n 180 km	Privatverkehr.
Arcona .....	k a r 150 km	"	<b>Poldhu</b> .....	— ultrapotent	Transocean. Verkehr.
Marientleuchte ..	k m r 150 km	"	<b>Haven</b> .....	h h ultrapotent	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen.
Bülck .....	k b k 150 km	"	<b>Malin Head</b> .....	m h ultrapotent	"
Helgoland .....	k h g 150 km	"	<b>Inistrahull</b> .....	i h 180 km	"
Cuxhaven .....	k c x 150 km	"	<b>Holland.</b>		
Brunsbüttelkoog ..	k b r 150 km	Verkehrt nur mit S. M. S. auf Anruf; sonst in Seenot.	<b>Overtoom bei Amsterdam</b> ..	— 350 km	Privatverkehr.
Bremerhav.-Lloydhalle .....	k b h 150 km	Nur mit Lloydsschiffen u. Weserfischern; sonst in Seenot.	<b>Enkhuizen</b> .....	— 100 km	Zum Verkehr miteinander.
Borkum .....	k b m 150 km	Öffentlicher Verkehr mit allen Systemen.	<b>Stavoren</b> .....	— 100 km	
Borkum-Riff-Feuerschiff ..	f b r —	"	<b>Scheveningen-Haven</b> ..	s c h 200 km	Öffentlicher Verkehr mit allen Systemen.
Außenweser-Feuerschiff ..	f w f —	Nur für Seetelegramme von Schiffen ohne F. T. und in Seenot.	<b>Portugal.</b>		
Feuerschiff Elbe I.	f e f —	"	<b>Cascaes-Semaphor bei Lissabon</b> ..	— 300 km	"
<b>Frankreich.</b>			<b>Gibraltar.</b>		
Onessant-Stiff ....	—	Öffentlicher Verkehr mit allen Systemen.	<b>Untere Station</b> ..	gib 84—139 km	?
<b>Großbritannien u. Irland.</b>			<b>Obere Station</b> ....	gib 84—139 km	?
Roche Point .....	— 180 km	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen	<b>Italien.</b>		
Felixtowe .....	— 180 km	"	<b>Capo Molo (Ligurien)</b> ..	— bis 350 km	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen und Kriegsschiffen mit beliebigem System.
Dover .....	d d d 180 km	"	<b>Palmario bei Specia</b> ..	— bis 350 km	"
Culver Cliff .....	c l 180 km	"	<b>Monte Mario (Rom)</b> ..	— bis 350 km	"
Portland .....	— 180 km	"	<b>Becco di Vela auf Caprera</b> .....	— bis 350 km	"
Scilly Islands ....	— 180 km	"	<b>Capo Sperone (Sardinien)</b> .....	— —	"
Rame Head .....	—	?	<b>Forte Spuria bei Messina</b> .....	f s bis 350 km	"
Fastnet .....	— 180 km	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen.	<b>Cozza Spadaro (Capo Pusero, Sizilien)</b> ..	c z bis 350 km	"
Flannan Island <sup>1)</sup> ..	— 180 km	"	<b>Bari</b> .....	— bis Antivari-Montenegro	Zum Verkehr mit Antivari.
Butt of Lewis <sup>1)</sup> ..	— 180 km	"	<b>Campovalle Serre (Elba)</b> .....	— bis 350 km	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen und Kriegsschiffen mit beliebigem System.
Fraserburgh <sup>2)</sup> ....	—	"	<b>Insel Ponza</b> .....	— bis 350 km	"
Caister .....	c s 180 km	"			

<sup>1)</sup> Im Bau. — <sup>2)</sup> Projektirt. — Soweit nichts besonderes vermerkt ist, sind die Stationen in Betrieb.



Land und Station	Rufzeichen und Rufweite	Bestimmung	Land und Station	Rufzeichen und Rufweite	Bestimmung
<b>Italien.</b>			<b>Canada.</b>		
San Maria di Leuca	— bis 350 km	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen und Kriegsschiffen mit be- liebigen System.	Anticosti .....	—	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen.
Asinara (Sardinien)	— bis 350 km	"	Sable Island .....	—	"
Trapani .....	— bis 350 km	"	Fame Point .....	—	"
Viesti (Monte Gar- gano) .....	— bis 350 km	"	Cape Race .....	—	—
Monte Capucini (Ancona) .....	— bis 350 km	"	Glace Bay, Nova Scotia .....	—	—
Malanocca (Venedig) .....	— bis 350 km	"	<b>Costarica.</b>		
San Rossore (bei Pisa?) .....	— ultrapotent	Transocean. Verkehr mit Argentinien beabsichtigt.	Puerto Limon ....	—	—
<b>Mittelmeer-Inseln.</b>			Bocas del Toro ...	—	—
Malta (westl. von La Valette) ...	m a —	Öffentlicher Verkehr mit Marconi-Stationen.	<b>Mexico.</b>		
<b>Montenegro.</b>			Cap Haro (bei Guayamas) ....	200 km	Öffentlicher Verkehr.
Antivari .....	— bis Bari-Italien	Zum Verkehr mit Bari.	Santa Rosalia ....	200 km	"
<b>Österreich-Ungarn.</b>			<b>Uruguay.</b>		
Musil (bei Pola) ...	— 100 km	Versuchsstation.	Maldonado?) .....	—	?
Sansego .....	— 100 km	"	<b>Vereinigte Staaten.</b>		
<b>Rußland.</b>			Cape Elisabeth (Maine) .....	80 km	Unentschieden.
Libau .....	—	?	Boston Mass (Navy Yard) .....	80 km	"
Kronstadt .....	—	?	Newport, R. J. (Torpedostation)	80 km	"
Sebastopol .....	—	?	Montauk Point (bei New-York) ....	80 km	"
Taganrog .....	—	?	New-York (Navy Yard) .....	80 km	"
Cherson .....	—	?	Navesink, High- lands, N. J. ...	80 km	"
Dagö?) .....	—	—	Norfolk, Va. (Navy Yard) .....	—	"
Norgen .....	—	—	Key West, Fla ...	80 km	"
Hochland .....	—	—	Pensacola, Fla ...	—	"
<b>Schweden und Norwegen.</b>			San Juan, P. R. ...	—	"
Stockholm .....	— 150 km	Kriegsstation.	Culebra, W. J. ...	—	"
Carlskrona .....	— 150 km	—	Portsmouth, N. H. (Navy Yard?) ...	—	"
Farösund .....	— 150 km	—	Thatcher's Island, Off. Cape Ann, Mass. ....	—	"
<b>Argentinien.</b>			Highland Light, Cape Cod, Mass.	ultrapotent (?)	"
Buenos Aires ...	—	?	Cape Henry, Va. ...	—	"
<b>Brasilien.</b>			Dry Tortugas, Fla?)	—	"
Ilha Grande (bei Rio de Janeiro) ...	— 200 km	?	Mare Island, Cal. ...	—	"
Fort Santa Cruz (bei Rio de Janeiro?)	— 200 km	?	Yerba Buena Island Cal. ....	—	"
<b>Canada.</b>			Cavite, P. J. Naval Station .....	—	"
Belle Isle .....	b i —	Öffentl. Verkehr nur mit Marconi-Stationen.	Newyork, Dock- station .....	d k —	Verkehr mit ein- u. aus- laufenden Schiffen mit Marconi-Stationen.
Chateau Bay .....	c b —	"			
Heath Point .....	— —	"			

Land und Station	Rufzeichen und Rufweite	Bestimmung
Vereinigte Staaten.		
New York, Great Neck L. J. . . . .	—	Verkehr mit ein- u. auslaufenden Schiffen mit Marconi-Stationen.
Babylon . . . . .	ba	"
Sagaponack . . . . .	s k	"
Nantucket Feuer-schiff . . . . .	n s	Öffentlicher Verkehr mit allen Systemen.
Siasconset . . . . .	sc	Privatverkehr des »New-York Herald«.
Guantanamo (Cuba).	—	?
Portorico . . . . .	—	?

Land und Station.	Rufzeichen und Rufweite	Bestimmung
South Wellfleet, Mass. (Cape Cod)	—	?
China.		
Peking . . . . .	—	?
Russisch-Asien.		
Askold (Wladivostok) . . . . .	—	?
Ägypten.		
Port Said . . . . .	—	Öffentlicher Verkehr nur mit Marconi-Stationen.
Suez . . . . .	—	"

## Nachtsignale.

In Ihrer No. 18 hat mich Ihr Artikel über Nachtsignale interessiert. Da ich zufällig Gelegenheit hatte, die Arbeiten des Herrn Behr, der bis jetzt an der Vervollkommnung seiner Signale unverdrossen weitergearbeitet hat und dieselben zu Ende führte, zu beobachten und zu verfolgen, so kann ich mitteilen, daß er auch die letzte der 3 Ihrer Bedingungen, die Sie an ein Nachtsignalsystem stellen, die »Einfachheit«, meiner Ansicht nach gelöst hat. Daß er mit einem Schuss einen Buchstaben des Alphabets weit sichtbar in rot und grün darstellt, ist ja bekannt. Wenn er früher ein vierschüssiges Gewehr dazu benutzte, das von manchem Seebefahrenen als zu kompliziert angesehen wurde, so hat er jetzt ein Einlaufgewehr mit Vorrichtung zum Auffangen des Rückstoßes konstruiert, das in seiner Einfachheit durch nichts übertroffen werden kann. Die Signale selber sind so einfach, daß ich bei den Signalversuchen des Herrn Behr, denen ich kürzlich zum ersten Male teilwachte, jedes einzelne Signal auf weite Entfernungen ohne Fehler ausmachen konnte und zwar ohne jede Vorübung und Anleitung. Ich sehe deshalb nicht ein, weshalb man nach Ihrem Vorschlage die Anzahl der Signale bei Benutzung eines so primitiven Verfahrens vermittelt Lampen, und diesem Verfahren zuliebe, beschränken und noch einen Spezialcode für solchen Zweck schaffen sollte.

Vermittelt der Behr'schen Signalzeichen kann man nach jedem Code signalisieren; aber es ist doch entschieden vorteilhafter, wenn man nach dem umfangreichsten und im allgemeinen Gebrauche befindlichen internationalen Code mit derselben Leichtigkeit und Präzision sich verständigen kann. Ausser Nachtsignalen sollten auch weitere Signale abgegeben werden können und als Beweis, daß solche Notwendigkeit vorliegt, mag das Bestreben der englischen Admiralität dienen, die ein Nachtsignalsystem sucht, für die allgemeine Verständigung zwischen der englischen Kriegs- und Handelsmarine. Wie ich höre, ist Herr Behr vom Komitee, das für diesen Zweck seitens der englischen Admiralität eingesetzt ist, aufgefordert, mit seinem Signalapparat nach England zu kommen, nachdem sich die Admiralität an Hand der neuen Behr'schen Prospekte von der Art und Betätigung desselben informiert hat. Auf meine privaten Erkundigungen bei nautischen Autoritäten über den Wert des Behr'schen Systems habe ich ausschließlich Vorteilhaftes erfahren. Wie man sich nun angesichts der Tatsache, daß ein wirklich ausgezeichneter Signalapparat von einem Hamburger erdacht und hergestellt, existiert, nach anderen in der Wertung Lampenapparaten umsieht, die ihre Funktion in höchst mäßiger, unvollkommener, unzuverlässiger und dazu umständlicher und zeitraubender Weise erfüllen und

die ausserdem eine höchst spannende und ermüdende Aufmerksamkeit bei Abnahme solcher Nachtsignale — denn von Fernsignalen kann hier keine Rede sein — erfordern, das ist mir nicht einleuchtend. Der Umstand, daß man deutschen Erfindungen im Ausland mehr Beachtung als im Heimatlande schenkt, wiederholt sich auch hier. Nicht zum Wenigsten ist das Kloben am Althergebrachten, der Widerwille gegen alle Neuerungen, Schuld daran, daß so manche gute Sache, die hier nicht aufkommen kann, im Auslande Aufnahme findet und dann als ausländische Erfindung zu uns zurückkehrt. So scheint es jetzt mit den Behr'schen Nachtsignal-Apparaten zu gehen. Aber noch ist der Erfinder seiner Art treu geblieben; er will seine Arbeit nicht aus Ausland abtreten. Direktoren deutscher Dampfschiffahrtsgesellschaften unterstützen ihn, indem sie ihn aufgefordert haben, seine Signale zur internationalen Einführung zu bringen, und ihm dazu die Wege gewiesen haben. Ich hoffe als Hamburger, daß Hamburg der Ruhm erhalten bleibe als Ausgangspunkt einer wirklich vollkommenen Einrichtung zu ihrem Wege in die Welt. Man denke sich doch, wie die Sicherheit und Wahrscheinlichkeit erhöht wird bei Aufindung von Mannschaften und Passagieren, die — in Böten (nach dem Verlassen des Schiffes) umhertreibend, — vermittelt eines solchen Signalapparates, der leicht und bequem mit ins Boot zu nehmen ist, sich bei Nacht vorbeipassierenden Schiffen über weite Entfernungen kenntlich machen können. Die Blitznootsignale sind bei sichtiger Luft 25 Meilen weit sichtbar. Bei Nacht können die verschiedenen Böte durch solche Signale zusammen gehalten werden. Man denke an den Fall des Nordd. Lloyd-Dampfers »Phra-Nang«, der an der chinesischen Küste strandete, dessen zweiter Steuermann eine lange Bootsfahrt zur Heranschaffung von Hülfe zu einer entfernten Signalstation machen mußte und sich daselbst mit vier Dampfern derselben Linie, die Nachts passierten, mangels einer Signalvorrichtung nicht verständigen konnte. Solche Beispiele gibt es unzählige, und dergleichen Fälle, wo ein Nachtsignalapparat unbezahlbare Dienste leisten würde, werden in Zukunft nicht ausbleiben. Das spricht doch geradezu für die Notwendigkeit einer Einführung eines brauchbaren Apparates, und da wir einen Apparat besitzen, der die Bedingungen erfüllt: »Weitsichtigkeit, Zuverlässigkeit und Einfachheit«, so sollten hamburger maßgebende Kreise Schritte tun für eine praktische Verwendung des Behr'schen Apparates. Was die von Ihnen erwähnten Lampensignale anbelangt, so haben Sie ja die wesentlichen Nachteile und Unzulänglichkeiten derselben hervorgehoben. Bei stillem Wetter über kurze Distanzen zu signalisieren, dazu reicht das Morse-System so gut wie das

Simon'sche System aus, wenn man von der immerhin schwierigen Aufnahme solcher Signale absehen will. Anders gestaltet sich aber das Signalisieren bei schwerem Wetter und bei eintretendem break down. Da wird man mit Lampen nichts anfangen können. Ueberbrechende Seen machen ein Arbeiten mit Lampen unmöglich. Gesehen würden sie ja auch nur ganz zufällig von nahe passierenden Schiffen. Und in solchen Fällen ist es doch von ganz hervorragender Bedeutung, daß weithin sichtbare Signale, einerlei in welcher Schiffs-lage sie abgegeben werden, zur Hand sind, und daß sie eventuell von den Wanten aus abgegeben werden können. Die Behr'schen Signale sind geradezu wie geschaffen, in allen Fällen, wo jedes andere Signalmittel versagen muß, voll und ganz ihre Schuldigkeit zu tun. Hierauf wird meiner Ansicht nach viel zu wenig Gewicht gelegt. Daß einer Signalstation seitens eines auf 10/15 Meilen passierenden Dampfers Nachrichten übermittelt werden können, die der Reederei sehr oft von großem Wert sind, ist doch ein Vorzug des Behr'schen Systems gegenüber Lampensignalen, wie sie in Ihrem Artikel beschrieben sind. Daß man nun gefunden haben will, das Behr'sche System sei nicht einfach genug konstruiert, erscheint mir gänzlich hinfällig. Ich habe mich nicht genug wundern können, wie einfach die ganze Sache ist. Ein Signalkasten und ein Signalgewehr, dazu eine Signaltabelle, die dem Signaltuch angeheftet ist und kein aufmerksames angespanntes Hinstarren und sich einprägen, 13 Signale, die mit rot und 13, die mit grün beginnen, übersichtlich in der Tabelle geordnet. Kein Signal über 3 Zeichen. Alle in rot und grün. Kann man sich noch einfacheres denken? Daß Sie sich dem Behr'schen System sympathisch gegenüber gestellt haben, gereicht mir im Interesse des Erfinders zur Freude. Die von Ihnen befürworteten Vorschläge des Erfinders für eine probeweise Einführung des Systems auf Lloydstationen sind nicht aufgegeben, sondern werden Verwirklichung finden.

Hier wäre es doch zu wünschen, daß Hamburger Schiffabtriebskreise eine führende Rolle übernehmen. Je mehr Dampfergesellschaften sich an diesen Versuchen beteiligen, ein desto rascheres und sicheres Urteil dürfte sich darüber bilden, daß der Behr'sche Apparat berufen ist, die vorhandene Lücke im Signalwesen glänzend auszufüllen. Daß derselbe noch nicht auf Passagierdampfern eingeführt ist, wundert mich, denn für rasches Abgeben von weit sichtbaren Notsignalen in Notfällen eignet sich kein anderer Apparat besser. Ich habe auf meinen vielen und langen Reisen nach der Ost- und Westküste Südamerikas oft darüber nachgedacht, weshalb man denn bei Nacht nicht ebenso gut wie bei Tage sich von Schiff zu Schiff oder Schiff zu Land verständigen sollte, aber auf das »wie« bin ich auch nicht gekommen. Daß es von Passagieren als große Beruhigung empfunden und als Fortschritt in der Ausrüstung eines Passagierdampfers angesehen werden wird, wenn der Behr'sche Signalapparat an Bord ist, darüber bin ich nach meinen von mir gemachten Erfahrungen garnicht im Zweifel, denn man wird in Fällen von accidents, wie ich sie durchgemacht, und wo schleunigst Hülfe herbeigeschafft werden mußte, was aber mangels einer tadellosen Signaleinrichtung nicht möglich war, eist den Wert eines solchen Apparates richtig schätzen lernen. Ich habe mit vielen aktiven Kapitänen und Schiffsoffizieren über den Behr'schen Signal-Apparat gesprochen und hat man ohne Ausnahme sich dafür erklärt, daß es eine große Wohltat für die Schifffahrt wäre, wenn der Apparat Eingang fände. Ich kann nur wünschen, daß sich alle Reedereien diesem Urteil anschließen und dadurch einen Beweis ihrer Versorglichkeit für Passagiere und Mannschaft liefern. Einen Schaden werden sie dadurch nicht haben.

W. Sch., Altona,  
ein alter seebefahrener Hamburger.

## Schiffbau.

### Baufträge.

Der Eiderwerft A.-G. in Tönning ist von der Reederei Hohn & Molzen, Flensburg, der Auftrag zum Bau eines **Frachtdampfers** von  $281 \times 42 \times 20' 5''$  und 3950 T. Tragfähigkeit zuteil geworden. Die Maschine von  $520 \times 870 \times 1400$  mm Zylinderdurchmesser und 900 mm Hub soll ihren Dampf aus zwei Kesseln von zusammen 320 qm Heizfläche und 13 Atm. Überdruck erhalten. Schiff, Maschine und Kessel werden nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd gebaut und ausgerüstet werden.

### Stapelläufe.

Auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack lief am 17. Mai der für die Hamburg-Amerika Linie bestimmte Passagier- und Frachtdampfer »**Rugla**« glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt:  $430 \times 52' 6'' \times 30'$ ; Tragfähigkeit 8000 T. Zum Betriebe dient eine vierfache Expansionsmaschine von 3500 Pferdestärken, welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13 Sm geben soll. Die für 135 Passagiere erster Klasse und 800 Zwischendecker getroffenen Einrichtungen sind von gleicher Art, wie die des Ende voriger Woche abgelieferten und auf S. 240 beschriebenen Schwesterschiffes »**Rhaetia**«.

Auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. wurde am 20. Mai der für die Hamburg-Amerika Linie erbaute Dampfer »**Dalmatia**« glücklich vom Stapel gelassen. Der Neubau mißt:  $376 \times 46' 9'' \times 30'$ ; Tragfähigkeit 5600 T. Der Bau erfolgte nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd als Dreieckschiff für die Klasse  $\star$  100 A. 4 L.  $\star$  aus bestem deutschen Siemens-Martin-Stahl. Im hinteren Teil der Poop sind Einrichtungen für 230 Zwischendeckspassagiere vorgesehen. Eine

dreifache Expansionsmaschine modernen Typs mit Oberflächenkondensation von 2200 ind. Pferdestärken Leistung soll dem beladenen Dampfer eine Geschwindigkeit von 11 Knoten geben. Zur Erzeugung des Dampfes sind drei einendige zylindrische Kessel von 500 qm Heizfläche vorgesehen; sie sollen mit einem Druck von  $14\frac{1}{2}$  Atmosphären arbeiten.

### Probefahrten.

Der von den Howaldtswerken, Kiel, für die Dampfskibsselskab »Dan«, Kopenhagen, neuverbaute Frachtdampfer »**Fionia**«, Bau No. 423, machte am 16. Mai seine kontraktliche Probefahrt, bei der durchaus befriedigende und den kontraktlichen Bedingungen entsprechende Resultate erzielt wurden. Der Dampfer erreichte eine Geschwindigkeit von 11 Knoten. Er mißt:  $225' \times 34' 9'' \times 15' 9''$  und kann bei 14' Tiefgang 1530 T. Ladung fassen.

Am 18. Mai machte der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei A.-G., Oldenburg i. Gr., auf der Schiffs-werft von Henry Koch in Lübeck erbaute Dampfer »**Rotterdam**«, seine Probefahrt bis über Fehmarn hinaus und zurück nach der Travemünder Reede und fiel zur vollsten Zufriedenheit aus. Das Schiff erzielte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,85 Knoten per Stunde. Die Maschine indizierte dabei ca. 1025 Pferdestärken. Die Tragfähigkeit des »Rotterdam« bei deutschem Sommerfreibord beträgt 3450 T.; vermessen ist der Dampfer zu 982 Netto Reg.-Tons.

Der auf der Werft von Nüscke & Co., A.-G., Stettin, für die Reederei Emil R. Retzlaff, Stettin, neuverbaute Frachtdampfer »**Carl Lovers**« erledigte seine Probefahrt zur allseitigen Zufriedenheit. Der Neubau mißt:  $79,2 \times 11,15 \times 5,78$  m; Last-



fähigkeit 2300 T. Die Maschine ist nach dem Dreifach-Expansionssystem erbaut und leistet normal 850 Pferdestärken, wodurch dem Dampfer eine Geschwindigkeit von  $9\frac{1}{2}$  Knoten in beladenem Zustande verliehen werden soll. Auf der Probefahrt wurden im Ballast 11 Knoten erreicht. Der benötigte Dampf wird erzeugt von zwei Zylinderkesseln mit rückkehrender Flamme von zusammen 256 qm Heizfläche und 12 Atm. Überdruck.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Dampfer der im Herbst 1905 ins Leben tretenden Frachtdampferlinie des Norddeutschen Lloyd Bremen-Australien werden sowohl auf der Hin- wie auf der Rückreise die Haupthäfen von Java anlaufen. Damit wird eine direkte Verbindung ohne Umladung zwischen deutschen Häfen und Java hergestellt, welche bisher gefehlt hat.

Außer für Emden gilt auch für Leer der Hafengeldtarif, wonach Schiffe von mehr als 200 cbm Nettonraumgehalt, die, aus diesen Häfen kommend, in keinem außerdeutschen Hafen Ladung gelöscht oder eingenommen oder ihre Papiere gewechselt haben, in den fiskalischen Ostseehäfen Saßnitz, Swinemünde, Kolbergmünde, Rügenwaldermünde, Stolpmünde, Danzig, Pillau und Memel von den Hafengebühren für den Eingang befreit sind.

Die »Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins« veröffentlichen die neuen, am 4. Juni 1904 von der 18. ord. Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft angenommenen Unfallverhütungsvorschriften für Fischdampfer und geben im Anschluß daran die am 2. März 1905 erfolgte Genehmigung des Reichs-Versicherungsamtes bekannt.

Im Seemanns Krankenhaus und Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten in Hamburg wird bei genügender Beteiligung vom 5. bis 20. Juni d. J. ein Spezialkursus für Schiffsärzte der Handelsmarine (kurze Übersicht über die wichtigsten Tropenkrankheiten, Tropen- und Schiffshygiene, Seuchenbekämpfung im Seeverkehr, praktische Übungen und Demonstrationen) abgehalten werden. Das Honorar beträgt 40 Mk., jedoch ist die Teilnahme für hamburgische Ärzte unentgeltlich.

Am 21. und 22. Mai hat in Danzig die Schiffbautechnische Gesellschaft ihre Sommerversammlung unter großer Beteiligung, in Gegenwart zahlreicher Regierungsvertreter und Ehrengäste abgehalten.

Das Oberseeamt hat sich am 16. Mai mit der hier auf S. 89, 111 näher besprochenen Strandung der Viermastbark »Optima« beschäftigt und den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 17. Februar dahin abgeändert, daß dem Kapitän B. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen sei.

### Vermischtes.

Ein fünftes Elbefeuerschiff soll Ende Mai ausgelegt werden. Es wird zwischen den jetzigen Leuchtschiffen Elbe II und Elbe III ausgelegt werden. Die Leuchtschiffe mit der bisherigen Bezeichnung Elbe II und Elbe III werden bei dieser Gelegenheit in ihrer Lage eine Änderung erfahren. In der Lage des Leuchtschiffs Elbe I und des Leuchtschiffs mit der bisherigen Bezeichnung Elbe IV findet keine Änderung statt, auch behalten diese ihre bisherigen Tages- und Nacht-Erkennungs-

zeichen. Das bisher mit Elbe IV bezeichnete Leuchtschiff wird nach Auslegung des neuen Leuchtschiffes, das die Bezeichnung Elbe III erhalten wird, Elbe V genannt werden. Das bisherige Leuchtschiff Elbe III erhält die Bezeichnung Elbe IV. Die nach Auslegung des neuen Leuchtschiffes mit Elbe II und Elbe IV bezeichneten Leuchtschiffe behalten ihre bisherigen Tages- und Nacht-Erkennungszeichen bei. Zwischen den Leuchtschiffen Elbe I und Elbe V werden dann die Leuchtschiffe Elbe II, Elbe III und Elbe IV in folgenden Positionen und Wassertiefen ausgelegt werden: Elbe II  $54^{\circ} 0' 0''$  N. B.  $8^{\circ} 23' 37''$  Ö. L. in 16 m Wassertiefe; Elbe III  $53^{\circ} 58' 30''$  N. B.  $8^{\circ} 28' 48''$  Ö. L. in 14 m Wassertiefe; Elbe IV  $53^{\circ} 57' 30''$  N. B.  $8^{\circ} 32' 40''$  Ö. L. in 12 m Wassertiefe bei Normal-Niedrigwasser. Das neue Leuchtschiff Elbe III »Bürgermeister Bartels« ist Lotsenstation für einkommende Schiffe und wird im Gegensatz zu den anderen Elbleuchtschiffen keinen Ballon, sondern im Großtop einen roten Flügel und solange Lotsen an Bord sind und abgegeben werden können unter dem roten Flügel die Hamburger Admiraltätsflagge führen. Sind keine Lotsen mehr an Bord oder können Lotsen stürmischer Witterung wegen nicht mehr versetzt werden, so wird die Hamburger Admiraltätsflagge heruntergeholt. Bei Nacht wird das neue Leuchtschiff Elbe III außer der Ankerlaterne ein weißes Feuer am Großmast und ein rotes Licht im Besanmast zeigen, ersteres 13 Meter, letzteres 17 Meter über dem Wasserspiegel, ersteres zirka 8 Seemeilen, letzteres zirka 4 Seemeilen sichtbar bei gutem Wetter. Die Lotsgalliot mit ihren Einrichtungen wird nach Auslegung des neuen Leuchtschiffes eingezogen werden. Die Kurse und Entfernungen zwischen den Elbleuchtschiffen werden nach Auslegung des neuen Leuchtschiffes Elbe III und Verlegung der Leuchtschiffe Elbe II und Elbe IV die folgenden sein: Von Elbe I bis Elbe II OSO  $\frac{1}{2}$  O m/w 5 Seemeilen, von Elbe II bis Elbe III SO  $\frac{1}{2}$  O m/w 3,4 Seemeilen, von Elbe III bis Elbe IV SO  $\frac{1}{2}$  O m/w 2,5 Seemeilen, von Elbe IV bis Elbe V OSO m/w 4,4 Seemeilen. Bei Nebel werden auf den Leuchtschiffen Elbe II, III, IV und V folgende Signale mit der Glocke abgegeben worden. Leuchtschiff Elbe II: 2 kurze Schläge 3 Sekunden Pause, 2 kurze Schläge 3 Sekunden Pause, 2 kurze Schläge 6 Sekunden Pause; 2 kurze Schläge 3 Sekunden Pause, 2 kurze Schläge 6 Sekunden Pause; 2 kurze Schläge 3 Sekunden Pause, 2 kurze Schläge 6 Sekunden Pause; 2 kurze Schläge 3 Sekunden Pause, 2 kurze Schläge 3 Sekunden Pause, 2 kurze Schläge  $\frac{1}{2}$  Minute Pause. Nach Ablauf der  $\frac{1}{2}$  Minute Pause, Wiederholung obigen Signals. Auf Leuchtschiff Elbe III werden an Stelle der zwei kurzen Schläge auf Leuchtschiff Elbe II, 3, auf Leuchtschiff IV deren 4 und auf Leuchtschiff V deren 5 in denselben Zwischenpausen, Folgen und Wiederholungen abgegeben werden.

**Eine Schiffsjungenzentrale in Stettin.** Die deutsche Seemannsmission hat, wie »Die Blätter für Seemannsmission« bekannt geben, am 7. März in Danzig beschlossen, in Stettin eine Schiffsjungenzentrale einzurichten. Der einstimmige Beschluß der Konferenz der Berufsarbeiter und Freunde der Seemannsmission in Danzig, dem Seemannspastor Münchmeyer die Einrichtung einer Schiffsjungenzentrale in Stettin zu übertragen, wurde auch vom Komitee für deutsche evangelische Seemannsmission in Berlin unterstützt und dahin erweitert, daß diese Schiffsjungenzentrale allmählich ihre Tätigkeit auch auf das ganze, in den Bereich des Komitees fallende Binnenland ausdehnen möchte. Von Stettin aus sind bereits die ersten Unterhandlungen mit Firmen, Reedereien und Kapitänen in allen in Frage kommenden Häfen, namentlich auch in Hamburg und Bremen, getan worden, damit die Stellengesuche der sich meldenden Schiffsjungen, die möglichst frühzeitig einzusenden sind, der Reihe nach Erledigung finden können. Alle Anfragen in dieser Angelegenheit sind zu richten an den Seemannspastor R. Münchmeyer in Stettin, Seemannsheim.

**Unterwasser-Glockensignal für das Leuchtschiff „Weser“.** Mit Unterwasser-Glockensignalen läßt der Norddeutsche Lloyd schon seit längerer Zeit auf seinem Dampfer »Secadler« fortgesetzt Versuche vornehmen. Augenblicklich ist man nach der »Prov.-Ztg.« damit beschäftigt, an dem Weserleuchtschiff »Weser« unter Wasser eine größere Glocke anzubringen, um hier die Versuche weiter zu verfolgen. Die drei Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd »Kaiser Wilhelm II.«, »Kronprinz Wilhelm« und »Kaiser Wilhelm der Große« sind bekanntlich mit Vorrichtungen zum Empfangen der Unterwasser-Glockensignale eingerichtet. Auf mehreren weiteren Lloyd dampfern sollen ebenfalls noch Empfänger angebracht werden. Nicht nur die die Weser verlassenden, sondern auch die heimkehrenden Lloydsschiffe sollen auf diese Weise mit dem Außenseuerschiff »Weser« durch die Unterwasser-Glockensignale auf weitere Entfernungen Fühlung erhalten. (Mit der Einrichtung von Unterwassersignalen auf dem Weser-Feuerschiff sieht bekanntlich ein Teil der Wünsche seiner Verwirklichung entgegen, die der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine im Februar d. J. geltend gemacht hat. D. R.)

#### Lotsegebühren von Kertsch bis zum Asow'schen Meer:

von Jenikale bis	Honorar für eine Tour			
	Schiffe bis 300 Last		Schiffe von 300 Last und mehr	
	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Genitschesk .....	17	—	25	—
Berdjansk .....	13	—	20	—
Mariupol .....	15	—	23	—
Taganrog .....	25	—	38	—
für Führung der Schiffe zwisch. Häfen des Asowschen Meeres für die Meile .....	—	10	—	23

Anmerkungen: 1) Die Kapitäne sind nicht verpflichtet, einen Lotsen zu nehmen. 2) Hält sich der Lotse als Dolmetscher an Bord auf oder wird er infolge von Gegenwind, Nebel, niedrigem Wasserstand oder anderen ähnlichen Ursachen (gemäß Art. 368 des Handelsgesetzbuchs) an Bord zurückgehalten, so hat er außer der Beköstigung und dem Honorar für die Führung des Schiffes noch eine besondere Remuneration im Betrage von 2 Rbl. pro Tag zu erhalten.

**Lotsefreiheit in Wilmington (N.-K.)** Die gesetzgebende Körperschaft für den Staat Nord-Karolina hat während der letzten Session alle bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über den Lotsendienst für das Gebiet des Cape Fear-Flusses und der vor der Mündung dieses Flusses liegenden Inselgruppe (Bar) aufgehoben, wodurch der Hafen von Wilmington ein Freihafen geworden ist. Die Handelskammer von Wilmington unterhält für den Bedarfsfall an der Cape Fear Bar (Smith Insel) eine Lotsenstation, die mit 8 Lotsen besetzt ist.

**Neues über den Panama-Kanal.** Nach den neuesten Meldungen steht der Plan für den Bau des Panamakanals jetzt endgültig fest, und da die Regierung der Vereinigten Staaten inzwischen auch die Rechte der Nouvelle Compagnie du Panama, sowie durch Vertrag mit der Republik Panama die Oberhoheit über das Kanalgebiet erworben hat, erscheint die Ausführung des Riesenunternehmens — dessen Kosten ohne die gewaltigen Summen für den Geländeankauf auf ca. 150 Millionen Dollars berechnet sind — gesichert. Gemäß den Vorschlägen des Chefingenieurs Bunau-Varilla soll angeblich in den ersten vier Jahren ein Schleusenkanal gebaut werden, und während dann die atlantisch-pazifische Schifffahrt bereits ihren Weg durch den amerikanischen Kontinent nehmen kann, soll die Umwandlung der Verkehrsstraße in einen Niveaumkanal erfolgen, wofür ein Zeitraum von 15

Jahren erforderlich sein dürfte. (Ob die Durchführung dieser Idee nicht an technischen Gründen scheitern wird, — der Umbau vom Schleusen- zum Niveaumkanal, während er schon in Betrieb ist?! D. R.)

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. April 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1905	Segler 1905	Dampfer 1904	Segler 1904
Totalverluste . . .	33	52	19	39
Beschädigungen . .	364	187	331	169

Nach Flaggen geordnet gingen im April 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	3	13	italienische	—	2
brasilianische	1	—	norwegische	2	2
britische	14	14	russische	2	2
chilenische	—	2	japanische	4	—
deutsche	3	1	schwedische	—	2
französische	—	7	spanische	2	—
griechische	2	—	türkische	—	1
dänische	—	—	uruguayische	—	1

#### Vereinsnachrichten.

##### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 18. Mai abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 12 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. — Es wurde eine Gerichtsverhandlung vorgelesen, welche bei dem Landgericht in Hamburg am 16. Mai stattfand. Ein Heizer stand unter der Anklage der gefährlichen Körperverletzung und des Vergehens gegen die Seemannsordnung. Er war in betrunkenem Zustande mit einer abgebrochenen Feile bewaffnet in die Kammer des ersten Offiziers gedrungen und hatte diesen unter Schimpfreden aufgefordert, aus seiner Kammer zu kommen. Der erste Offizier nahm nun einen Ochsenziemer zur Hand und versetzte damit dem Angeklagten einen Schlag. Es entstand zwischen den beiden ein Ringen, wobei der Angeklagte dem ersten Offizier mit der Feile eine tiefe Halswunde beibrachte. Das Schiff lag während dieser Zeit auf der Reede von Liberia. Da es sich aus dem Strafgesetzbuch von Liberia ergab, daß dort Körperverletzung nicht strafbar ist, so konnte gegen den Angeklagten nur wegen Vergehens gegen die Seemannsordnung verhandelt werden. Der Gerichtshof verurteilte den Angeklagten unter Anrechnung von zwei Monaten Untersuchungshaft zu 6 Monaten Gefängnis. Es entspann sich über dieses Urteil eine lebhafte Diskussion.

#### Büchersaal:

**Winke für Expeditionen im afrikanischen Busch.** Von A. F. Montanaro (Oberst). Mit Genehmigung des Verfassers aus dem Englischen übersetzt von Glauning (Hauptmann). E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1904. Preis Mk. 1.—.

Bei dem stetig wachsenden Interesse des deutschen Volkes für koloniale Unternehmungen und im Hinblick auf die gegenwärtigen Kämpfe in unserm südwestafrikanischen Schutzgebiete dürfte das kleine Buch auch außerhalb militärischer und kolonialer Kreise zahlreiche Leser finden. Oberst Montanaro, der Kommandeur der britischen Truppen in Süd-Nigeria, hat 1888 bis 1896 als Captain an der Aschanti-Expedition teilgenommen, im Jahre 1900 während des Aschanti-Feldzuges die Artillerie kommandiert und 1901—1902 an der Spitze der Aro-Feldtruppe gestanden. Die in vorliegender Schrift enthaltenen Ratschläge beruhen daher auf reichen und vielseitigen praktischen Erfahrungen eines erprobten Kolonialkämpfers. In Anmerkungen ist vom Herausgeber neben einigen notwendigen Erläuterungen auch auf die Erfahrungen hingewiesen, die in unsern deutschen Kolonien gemacht worden sind.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinbütt 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 22.

Hamburg, den 3. Juni.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Die Reform der Strafrechtspflege bezüglich nautischer Delikte. — Funkentelegraphen-Stationen auf Handelsschiffen. — Die Kohलगasexplosion auf der Viermastbark „Hansa“. — Seeamtsentscheidungen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Auf dem Ausguck.

#### Bekanntmachung

#### über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren.

Hierzu wird uns von sehr geschätzter Seite geschrieben:

„In Ihrer letzten Nummer sagen Sie unter obigem Titel, daß in dem dort erwähnten Falle neben dem Kapitän auch der Reeder strafrechtlich verantwortlich für das ungenügend bemannte Schiff hätte gemacht werden müssen, es sei denn, daß der Kapitän ohne Vorwissen des Reeders oder gar gegen seinen Willen die Reise mit nur einem Maschinisten, hier also mit ungenügend bemanntem Schiff, angetreten hätte. Eine derartige Auffassung, die vielleicht ganz erwünscht wäre, kennt die Gesetzgebung nicht. Der § 117 Abs. 2, den Sie zum Beweis für Ihre Anschauung heranziehen, spricht nur dann von einer Bestrafung, also auch von einer Haftbarkeit des Reeders, wenn er *vorsätzlich* den gemäß § 4 vom Bundesrat erlassenen Vorschriften über die Besetzung der Schiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren zuwiderhandelt. Ein derartiges Verschulden würde aber nur dann vorliegen, wenn der Reeder gegen den Widerspruch des Kapitäns das Schiff ungenügend bemannt in See geschickt hätte, nicht aber, wenn ihm einfach die Mitteilung gemacht werde, daß nur ein Maschinist an Bord sei. Der Kapitän würde in jedem Falle strafbar sein und eines Verstoßes gegen § 113 ad 2 geziehen werden können. Will er sich von aller Verantwortlichkeit bei ungenügend bemanntem Schiffe (oder auch von der Haftbarkeit

für Verstöße gegen die gemäß § 56 Abs. 2 erlassenen Vorschriften des Bundesrats) befreien, dann muß er die Ausreise verweigern. Seine Strafbarkeit ist gegeben, wenn er die Ausreise ohne die vorgeschriebene Zahl von Schiffsoffizieren antritt oder im Falle des Eintritts einer Vakanz während der Reise nicht nach Möglichkeit für Ersatz sorgt. Der Reeder bleibt zivilrechtlich nach § 513 des H. G. B. allerdings auch ohne das Vorhandensein der hier charakterisierten Vorsätzlichkeit haftbar, weil er nach § 485 für den Schaden verantwortlich ist, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.“

*Anmerkung der Redaktion.* Zwischen dem Herrn Mitarbeiter und uns herrscht somit Meinungsverschiedenheit über die Auslegung des Begriffs *„Vorsätzlichkeit“*. Wir bedauern, durch die vorstehenden Ausführungen nicht überzeugt zu sein. Wußte der Reeder, daß das Schiff ungenügend bemannt war und ließ er es doch in See gehen, dann handelte er nach unserer Auffassung vorsätzlich den Bestimmungen des Bundesrats vom 16. Juni 1903 zuwider und war nach § 117 Abs. 2 der Seemannsordnung strafbar. Strafflos würde eine solche Zuwiderhandlung unserer Auffassung nach nur dann sein, wenn sich der Nachweis erbringen läßt, daß die erforderliche Anzahl von Schiffsoffizieren am Platze nicht vorhanden war und nur mit einem die Schiffsexpedition verzögernden Zeitaufwand hätte zur Stelle geschafft werden können. Im Übrigen hat die ganze Auseinandersetzung, wie das nach-



stehende Schreiben der Reederei lehrt, nur einen akademischen Wert. Die Reederei schreibt:

»Die Tatsache liegt so: Der betr. II. Maschinist ist ohne Wissen der Reederei von dem Kapitän auf der Ausreise am 26. Dezember in Holtenau entlassen worden und die Reederei hat erst am 30. Dezember von dieser Entlassung des Maschinisten Kenntnis erhalten, als derselbe seine Heueranweisung auf dem Comptoir zur Zahlung vorlegte. Eine schriftliche oder telegraphische Mitteilung über das Fehlen des Maschinisten ist der Reederei *nicht* gemacht worden. Es wäre besser gewesen, wenn diese Tatsache, die dem Seemante bekannt war, im Urteilspruche zum Ausdruck gekommen wäre. Abgesehen hiervon bleibt aber am Seemantenspruch zu beanstanden, daß er verlangt, die Reederei solle noch besondere Instruktionen an die Kapitäne erlassen, daß die allgemein bekannten Gesetze beobachtet würden. Es gibt keine Gesetzesbestimmung, welche dies als Vorschrift bestimmt und es gibt wohl auch keine Reederei, welche solche Instruktionen besonderer Art erteilt, abgesehen davon, daß jede Reederei den Kapitänen die Gesetze zugänglich macht.«

#### Meuterei. — Ansprüche der Reederei.

Unter diesem Titel beschäftigten wir uns in No. 42 v. J. mit einer Meuterei der Mannschaft eines Schiffes gegen den Kapitän. Dieser Fall ist in letzter Woche vor der Strafkammer II des Landgerichts zu Hamburg zur Sprache gekommen. Die Leute, die sich unter der Einwirkung von Alkohol schwerwiegende Exzesse hatten zu Schulden kommen

lassen, wurden mit Gefängnis von einem Monat bis zu sechs Monaten bestraft. Von einer Schilderung des Sachverhalts kann hier abgesehen werden, die Tagespresse hat ja spaltenlange Berichte darüber mitgeteilt, dagegen weisen wir von Neuem auf die Anomalie des Gesetzes hin, wonach die Entweichung eines Schiffsmannes nicht nur unter Strafe gestellt, sondern auch mit zivilrechtlichen Nachteilen für ihn verbunden ist (§ 94), während die gemeinschaftliche Nötigung oder Widerstandsleistung (§ 105) für Diejenigen, die sie begangen haben, nur Folgen strafrechtlicher Natur hat. Das schwerste Vorgehen, dessen sich ein Schiffsmann gegenüber dem Schiffskommando schuldig machen kann, findet somit eine mildere Auffassung als eine Desertion, die in den meisten Fällen mit einer geringfügigen Geldstrafe gesühnt wird. Dieser Unterschied wird gemacht, trotzdem der Reederei durch eine Meuterei durchweg größere wirtschaftliche Nachteile als durch Desertion erwachsen. Im vorliegenden Falle war die Reederei verpflichtet, für die in Gewahrsam gebrachten Meuterer andere Leute mit erheblich höheren Heuern anzunehmen, auch sonst alle Ausgaben zu bestreiten, die durch die Inanspruchnahme der Polizei etc. entstanden sind. Ein Schaden von vielen hundert Mark ohne jede Aussicht auf Vergütung!

### Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

#### 8) Haftung für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes im Hafenverkehr.

Der Beklagte hatte den Transport einer Ladung Phosphor mittels seiner Schute im Hamburger Hafen vom Seeschiff nach dem Speicher des Klägers übernommen. Am Abend wurde die Schute mit der Ladung in der Nähe des Speichers festgemacht. Während der Nacht sank sie weg. Der Klage auf Ersatz des Ladungsschadens hatte das hanseatische Oberlandesgericht stattgegeben, und zwar ohne dem Einwande des Beklagten Gehör zu schenken, daß er jedenfalls nur mit Schiff und Fracht in Anspruch genommen werden könne. In diesem Punkte hat das Reichsgericht die Entscheidung beanstandet und die Sache behufs weiterer Ermittlungen zurückverwiesen.

Das Oberlandesgericht hatte angenommen, daß der Beklagte als Frachtführer nach § 58 Binnensch.-Ges. für den entstandenen Schaden hafte, weil er den Beweis, der ihm hier nachgelassen wird, nicht geführt habe, insbesondere den Beweis, daß die zur Beförderung der Ladung verwendete Schute sich beim Einnehmen der Ladung in fahrtüchtigem Zustande befunden habe.

Demgegenüber berief sich die Revision auf § 131 Abs. 1 und § 8 Abs. 4 des B.-Sch. G. Nach

§ 131 sollen gewisse Bestimmungen des Gesetzes bei Schiffen, die nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, keine Anwendung finden, und zu diesen *ausgenommenen* Bestimmungen zählt auch § 8 Abs. 4, wonach der Schiffseigner für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise den Ladungsbeteiligten persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht haftet.

Das Reichsgericht hat diesen Angriff zurückgewiesen. Die Aufnahme des § 8 Abs. 4 in die für den Hafenverkehr ausgenommenen Vorschriften ist auf einen Beschluß der Reichstags-Kommission zurückzuführen, die sich von der Erwägung leiten ließ, daß bei einer großen Ewerföhre der Schiffseigner nicht imstande sei, die vielen kleinen, ihm gehörigen Fahrzeuge vor der Benutzung auf ihre Fahrtüchtigkeit zu prüfen, daß aber auch der kleinere Schiffseigner sich auf die Pflichterfüllung des Schiffers misso verlassen können. Abgelehnt werden muß es indes, hieraus den Schluß zu ziehen, daß es der Gesetzeswille sei, für den bloß örtlichen Schiffsverkehr den *Frachtführer* von jeglicher persönlichen Haftung für das Vorhandensein der Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise zu befreien. Eine dahingehende Absicht hat im Gesetze keinen Ausdruck gefunden. Denn der von

der Verantwortlichkeit des Frachtführers handelnde § 58 gehört nicht zu den im § 131 erwähnten und ausgenommenen Bestimmungen, und der dort genannte § 8 Abs. 4 steht nicht in dem vom Frachtgeschäfte handelnden Abschnitte des Gesetzes und berührt die Verantwortlichkeit des Frachtführers nicht. Vielmehr setzt er eine besondere gesetzliche Haftung des »Schiffseigners« fest, der den Ladungsbeteiligten keineswegs immer als Frachtführer gegenübersteht. Durch § 131 ist nur diese besondere Haftung für den Hafenverkehr beseitigt.

Nach § 58 B.-Sch.-G. haftet der Frachtführer für Reiseschäden, sofern er nicht beweist, daß sie durch Umstände herbeigeführt sind, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Aber der Schiffseigner haftet nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 nur mit Schiff und Fracht, wenn ein Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von ihm abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört. Wo diese Vorschrift Anwendung findet, behält es im Falle eines vom Schiffseigner geschlossenen Frachtvertrages bei der Beweislast, wie sie § 58 regelt, sein Bewenden. Wenn der hier freigelassene Beweis nicht geführt wird, kann nur die Haftung mit Schiff und Fracht in Anspruch genommen werden. Soll aber der Schiffseigner darüber hinaus persönlich in Anspruch genommen werden, so muß ihm ein eigenes Verschulden nachgewiesen werden. Das ist bis jetzt nicht geschehen.

Das Oberlandesgericht führt aus, es sei, wenn auch nicht bewiesen, so doch möglich, daß sich die Schute sogar vor Einnahme der Ladung in einem mangelhaften Zustande befunden habe und infolgedessen lock gesprungen und gesunken sei. In diesem Falle aber würde § 4 Abs. 1 Nr. 2 nicht zutreffen, weil die Fürsorge dafür, daß reparaturbedürftig gewordene Schuten vor fernerer Verwendung repariert würden, der Ewerfuhrierei obliege, und unmöglich Sache des jeweiligen Tagelöhners, dem die Schute zugewiesen werde, sein könne. In Wahrheit ist es jedoch unerfindlich, weshalb es für einen Ewerführer-Tagelöhner, dem die Ausführung eines Transportes übertragen wird, unmöglich sein soll, sich vor der Benutzung der ihm zugewiesenen Schute davon zu überzeugen, ob sie in fahrtüchtigem Zustande ist, und wenn sie es nicht ist, dafür Sorge zu tragen, daß sie in den gehörigen Stand gesetzt oder eine andere nicht mangelhafte Schute benutzt wird. Darauf zu sehen, ist nach § 8 Abs. 1 des Gesetzes seine Pflicht; es gehört zu seinen Dienstobliegenheiten, da er der »Schiffer« ist (Entsch. d. R.-G., Bd. 48, S. 68\*.) Deshalb ist hier auch bezüglich der Fahrtüchtigkeit der benutzten Schute der Fall des § 4 Abs. 1 Nr. 2 als gegeben anzusehen, und die bloße vom Beklagten nicht ausgeräumte Möglichkeit, daß die Schute mangelhaft war, kann daher nicht ausreichen, seine persönliche Haftung für den eingeklagten Schaden zu begründen.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 17. April in Sachen Umlauf v. Walsøe & Hagen. Rep. I. 17. 05.

\*) Hansa 1901, S. 209.

## Die Reform der Strafrechtspflege bezüglich nautischer Delikte.

Von *Nauticus*.

(Schluß.)

Das Streben nach fachmännischer Beurteilung, von Sondergerichten liegt heutzutage im Zuge der Zeit. Wir haben die Gewerbegerichte erhalten, dazu die Schiedsgerichte in Unfallsachen und neuerdings die Kaufmannsgerichte. So berechtigt ein solches Streben sein mag, zum Teil gewiß hervorgehend aus der inneren Notwendigkeit obwaltender Verhältnisse und vorherrschender Anschauungen, so sicher ist es, daß diesem begreiflichen Streben, wie jedem einseitigen menschlichen Handeln, auch Nachteile anhaften, indem es zu immer größerer Zersplitterung und Spezialisierung führt und damit das große Gebiet der Rechtsprechung und ihrer Einrichtungen immer komplizierter und verwickelter gestaltet, so daß sich der Laie auch nicht einmal mehr oberflächlich darin zu orientieren vermag. Mehr und mehr ist der Laie, der so oder so in die wenig beneidenswerte Lage kommt, mit den Gerichten zu tun zu haben, auf die Beihilfe eines Juristen angewiesen.

Gewiß, es ist sicher ein erstrebenswertes Ziel und es kann nur heilsam wirken, daß jedermann gegebenenfalls einen Richter finde, der mit den vorliegenden Verhältnissen aus eigener Wissenschaft vertraut ist. Aber wie selten ist das der Fall und wie unmöglich ist es, dieses Ziel ganz zu erreichen. Man denke beispielsweise nur an die leidigen Bauprozesse zivilrechtlicher Natur, wo fast stots der Sachverständige heranzuziehen ist, nach dessen Gutachten dann das Urteil ausfällt. Mag der Kläger oder Beklagte auch den Sachverständigen ablehnen wegen Befangenheit, indem er angibt, derselbe stände häufig mit dem Unternehmer in geschäftlicher Beziehung, was ihn unbewußt subjektiv beeinflusse, oder aber er gehöre derselben Berufsart an, er betrachte demnach die Dinge mit denselben Augen, so daß Fehler in der Bauausführung oder in dem Material ihm leicht geringfügiger Art erscheinen möchten, wie überhaupt es zu dem beruflichen Interesse gehöre, daß die Bauten so

abgenommen würden, wie sie geliefert seien -- all diese Ablehnungsgründe werden in den seltensten Fällen etwas nützen, der Sachverständige wird bleiben, da das Gericht nicht fortwährend den Sachverständigen wechseln kann, weil alsdann sich die Prozesse immer mehr in die Länge ziehen. Aber auch in zahlreichen ähnlichen Strafprozessen, wo durch ungenügende Bauausführung oder ungenügendes Material Menschen getötet oder zu Schaden gekommen sind, sind die Richter lediglich auf die Gutachten der Sachverständigen angewiesen. Bei den Prozessen wegen Berge- oder Hilfslohn, bei den zahlreichen Ersatz- und Schadenersprüchen in Kollisionsprozessen, ja sogar nicht selten vor dem Seeamt, wenn es sich unter anderem darum handelt, die Güte und Festigkeit eines Materials festzustellen, immer und immer wieder sind hinzuzuziehende Sachverständige die ausschlaggebenden Persönlichkeiten, deren Urteil die Gerichte nicht entbehren können und deren Gutachten durchweg ausschlaggebend ist. Es ist ganz unmöglich, alle Gerichtskörper so fachmännisch geschult zusammenzusetzen, daß das Institut der Sachverständigen entbehrt werden könnte, womit nur darauf hingewiesen werden sollte, daß der Seemann, wenn die beregte Besetzung eines Gerichts als ein Mangel empfunden wird, dasselbe Los mit anderen Berufsständen teilt.

»Die Strafsachen gegen Seeleute,« sagt der Verfasser, »sind glücklicherweise nicht sehr zahlreich.« Es ist das eine sehr erfreuliche Tatsache. Hier möchte ich aber daran erinnern, daß wir schon auf halbem Wege waren, dieselben ganz beträchtlich zu vermehren; ich meine durch die s. Zt. angeregte gesetzliche Regelung der Wachdienstangelegenheit. Die Einsicht der beteiligten Fachkreise hat uns vor einem Weiterschreiten auf diesem Wege bewahrt, so gern dieselben, entrüstet über die vorgekommenen allerdings seltenen Fälle, die Hand dazu geboten hätten, hier möglichst volle Sicherheit zu schaffen und die Wiederkehr solcher Vorkommnisse zu verhüten. Als sie aber die Mittel sahen, mit denen man solche Wachvergehen aus der Welt schaffen wollte: strafrechtliche Ahndung vermeintlicher oder wirklicher Begohungssünden, als jeder Kapitän und Schiffsoffizier vielleicht gar nicht mal wegen begangener Fehler, sondern schon allein infolge böswilliger Denunziation den Strafrichter hinter sich sah -- da hatte man mit Recht genug und ließ die Sache fallen. Das sonderbarste war, daß späterhin, als die Sache schon erledigt schien, allen Ernstes die kuriose Idee auftauchte, diese Art Vorgehen dadurch aus der Welt zu schaffen, indem man die Kommandobrücke gewissermaßen zu einer Schreibstube umwandelte, mündliche Befehle nur noch für den Notfall gelten ließ und dadurch den erträumten Himmel der eingefleisch-

testen Bürokraten nicht allein auf Erden, sondern sogar auf hoher See zu verwirklichen trachtete. Zu einer Zeit, wo man bestrebt ist, überall dem zeitraubenden Schreibwerk an den Kragen zu gehen, wo der Herr Eisenbahnminister v. Budde das Übel bei der Wurzel angefaßt hat und jährlich sage und schreibe sechs Millionen Mark in seinem Ressort spart durch Einschränkung des Schreibwerks -- zu einer solchen Zeit mutet uns trotz anhaltender moderner Allüren allerdings diese wunderliche Idee an, wie ausgegraben aus den vergilbten Papieren längst verschollener Zeitläufte, wo bei den Gerichten das mündliche Verfahren verpönt war und das Wohl und Wehe abhing von dem gefürchteten Schreibwerk dickleibiger Akten. Natürlich hätte die Verwirklichung dieses absonderlichen Gedankenprodukts die Zahl der Strafsachen beängstigend in die Höhe schnellen lassen, wodurch allerdings eine Reform des Strafprozesses dringender geworden wäre.

Im Zusammenhange damit, und da Wachvergehen und nachlässige oder sorglose Navigierung ja vorkommen, am meisten sicher wegen der schwächeren Bemannung auf kleinen Fahrzeugen, wodurch besser geführte Schiffe und namentlich Kriegsschiffe manchmal belästigt, sogar in Gefahr versetzt werden, möchte ich mir einen Hinweis gestatten, der meines Erachtens wohl durchführbar wäre, ich meine, ob es in dem Prüfungsverfahren bezüglich des Seestraßenrechts nicht angängig wäre, daß für alle Arten Prüfungskandidaten Aufgaben eingeschaltet würden, derart, daß dort, wo Seeraum vorhanden, es unstatthaft wäre, manövrierenden Kriegsschiffen zu nahe zu kommen, weil mit dem unzulässigen Aufnähern die Pläne des Schiffskommandanten oder des Geschwaderchefs öfter durchkreuzt und die Durchführung der Manöviereideen verhindert werde. Dieses Dichtheransteuern geschieht nicht selten aus purer Neugierde, ja, man möchte fast sagen aus reinem Unverstand, um gewissermaßen gegenüber der Kriegsmacht aufzutrompfen, daß man auch noch Recht habe, dort zu sein; ohne eine Spur von Verständnis dafür, daß die ungehinderten Übungen der Kriegsschiffe notwendig sind, um in steter Kampfbereitschaft zu bleiben, um gegebenenfalls mit voller Wucht für die Lebensinteressen unserer Schifffahrt einzutreten. Kommt dann solcher Panzerkoloß dem unverständig Herandrängenden recht nahe, dann tritt mit der plötzlichen Erkenntnis begangener Fehler bei dem Betreffenden wohl gar noch die Kopflosgkeit hinzu und die Sache wird erst recht gefährlich. Man kann sich denken, daß bei eintretenden Unfällen und deren Beurteilung diese fahrlässige und schuldvolle Handlungsweise schwer gegen den Betreffenden in die Wagschale fallen wird. Eine Prüfungsaufgabe, die den Geist dauernd mit dem erfüllt, was in dieser Beziehung erforderlich ist, würde, denke



ich mir, hinsichtlich der Vorbeugung solcher Vorkommnisse, die auch strafrechtliche Folgen haben können, von heilsamem Einfluß sein.

Um die Kammern für Handelssachen noch geeigneter für die Aburteilung nautischer Delikte zu machen, weist Dr. Ehlers darauf hin, daß es nur in Gemäßheit des Gerichtsverfassungsgesetzes der Einrichtung bedürfe, auch seebefahrene Leute zu Handelsrichtern zu ernennen. Eine oder mehrere derartig besetzte Kammern könnten dann alle einschlägigen Sachen zugewiesen bekommen. Es mag angebracht sein, bezüglich der Handelsrichter darauf hinzuweisen, daß gerade jetzt der Reichstag einen Gesetzentwurf dahingehend angenommen hat, daß fortan zu Handelsrichtern auch die Geschäftsführer der Gesellschaften mit beschränkter Haftung und nicht nur die Vorsteher der Aktiengesellschaften ernannt werden können. Zweifellos würde die vorgeschlagene Einrichtung eine große Gewähr für eine sachgemäße Beurteilung bieten. Ob aber Seefahrer zu Handelsrichtern ernannt werden, die Frage steht auf einem anderen Blatt. Wenn es im allgemeinen nur wenig Strafsachen rein nautischer Natur gibt, im Gegensatz dazu die eigentlichen Handelssachen bei weitem überwiegen, so werden wir gewiß einer außerordentlich geringen Neigung begegnen, seebefahrene Personen zu Handelsrichtern zu ernennen. Gesetzt aber, es würden wirklich eine oder zwei Persönlichkeiten aus dem Seefahrerstande zu Handelsrichtern ernannt, so würden, falls nur eine Kammer oder deren zwei vorhanden wäre, um alle Zivil- und Strafsachen auf nautischem Gebiet zur Entscheidung zu bringen, bei einer zeitweiligen Häufung derartiger Prozesse dieselben sich außerordentlich in die Länge ziehen, weil der entscheidenden Gerichte zu wenige wären. Nichts kann aber unerwünschter sein als eine langsam arbeitende Rechtsprechung.

Ich darf hier auch daran erinnern, daß man in der jüngeren Welt der Meinung begegnet, Männer, die seit etwa zehn Jahren nicht mehr die See befahren hätten, seien überhaupt nicht mehr imstande, die Verhältnisse der Jetztzeit mit rechter Sachkenntnis zu beurteilen; während in älteren Kreisen, vielleicht mit mehr Recht, die Ansicht vorherrscht, das eigentliche Wesen der Seeschifffahrt hätte sich nicht geändert und könnte sich nicht von Grund aus ändern, langjährige Erfahrung und die damit verbundenen tieferen Einsichten seien im allgemeinen mehr die Attribute vorgerückter Jahre. Es ist demnach anzunehmen, daß die erstgedachte Richtung, die laute Vorkämpfer hat, gar nicht einmal befriedigt und damit einverstanden wäre, wenn der gedachte Handelsrichter nicht gewissermaßen frisch von der See weggenommen und nach einer Tätigkeit von wenigen Jahren wieder seinem alten Element zurückgegeben würde, um

die notwendige Sachkenntnis wieder aufzufrischen und zu bereichern, was am Ende doch wohl kaum angängig ist.

Ich will ferner daran erinnern, daß man häufig in seemännischen Kreisen auch mit den Urteilen nicht einverstanden ist von Gerichtskörpern, deren Besetzung volles Verständnis für die behandelten Sachen gewährleistet. Wir sehen das schon in dem von Dr. Ehlers angeführten Beispiel vor dem Schöffengericht, wo der angeklagte Kapitän sich nicht zufrieden geben kann mit dem Urteil des Seeamts. In der Regel wird die unterliegende Partei bei Gerichtsurteilen sich überhaupt unrecht behandelt finden; das ist ja natürlich. Aber wir sehen dies auch vielfach hinsichtlich der öfter von den Seeämtern erteilten Rügen und Tadel, die man in nautischen Kreisen durchweg als zu Unrecht erteilt ansah, eine Auffassung, die durch mehrfache Entscheidungen des Oberseeamts als die richtige nachdrücklichst hingestellt ist. Mir will es demnach scheinen — was ich schon erwähnt habe — daß es unter Umständen einem angeklagten Seemann ganz lieb sein kann, wenn sein Tun, das strafwürdig sein soll, nicht durch die Fachbrille, sondern mit anderen Augen betrachtet und von anderen Gesichtspunkten aus beurteilt wird.

Ich befürchte auch, soweit allerdings nichts gegen die Reformbedürftigkeit der Sache ausgesagt ist, daß man wenig Entgegenkommen finden wird, fahrlässige Körperverletzung oder Tötung im Seefahrtsbetriebe den ordentlichen Gerichten zu entziehen, weil solche Sachen, in welchem Betriebe sie sich auch ereignen mögen, doch vielfach die Hinzuziehung eines Sachverständigen notwendig machen und man deshalb dem Seefahrtsbetriebe keine besonderen Einrichtungen einzuräumen für nötig halten wird. Damit würde aber die Zahl der in Betracht kommenden nautischen Delikte so sehr zusammenschrumpfen, daß in der Hauptsache der Grund für die Errichtung besonderer Gerichte fortfiel.

Der Verfasser betont, »die strafrechtliche Verfolgung der spezifisch seemännischen Delikte liegt mehr im Argen, als wohl irgend ein anderer Zweig der Strafrechtspflege«. Und ferner, »da den Richtern jeglicher Einblick in den Seefahrtsbetrieb vollständig abgeht, so kann man nicht erwarten, daß sie ein Herz für die mannigfachen Leiden und Schwierigkeiten des Seemannes haben; die ihrer Aufgabe nicht gewachsenen Richter gehen deswegen häufig mit einer Zughaftigkeit und Unlust an dieselbe heran, die dem Angeklagten nicht entgehen kann und ihn ganz mutlos machen muß«. — So spricht jemand, der jedenfalls einen besseren Einblick in die Verhältnisse hat als ein Seemann. Sollte die Mehrzahl der Seelute auch zu diesem Standpunkt gelangen, es allgemein empfinden, daß

Wandel zu schaffen an der Zeit sei, so werden sich die Fachvereine der Sache annehmen und sie in Fluß bringen müssen. Dann müssen alle Bedenken schwinden und zur rechten Zeit muß Hand an's Werk gelegt werden.

Letztere bewegen sich, um kurz die Hauptsache zu wiederholen, nach der Richtung: es möchten sich durch neue Einrichtungen gedachter Art die Abwicklungen der Prozesse ungleich mehr in die Länge ziehen; es wären häufigere und längere Reisen, sowohl seitens der Zeugen als auch seitens des Angeklagten nach dem Gerichtsort erforderlich,

was ein starkes Anschwellen der Kosten im Gefolge hätte; sodann, da die Schöffengerichte nicht mehr in Betracht kämen, möchte der Angeklagte stets gehalten sein, einen Rechtsbeistand zu nehmen, was ebenfalls, die Sache erheblich verteuern, ins Gewicht fielen.

Wie sich aber auch die Berufsgenossen in Zukunft zu dem Vorschlage stellen mögen, jedenfalls schulden wir Herrn Dr. Paul Ehlers Dank für seine Anregung und für die lebendige Darstellung und Begründung besserer Einrichtungen der Rechtsprechung für den Seemann.

### Funkentelegraphen-Stationen auf Handelsschiffen.

Land und Reederei	Name des Schiffes	Rufzeichen	Land und Reederei	Name des Schiffes	Rufzeichen
<b>Belgien*).</b>			<b>Frankreich.</b>		
Regierung	Prinzess Clementine	p c		La Bretagne	l b
	La Flandre	l f		La Champagne	l c
	Princess Henriette	p h		La Savrie	l s
	Princess Josephine	p i			
	Leopold II.	l d	<b>Großbritannien und Irland.</b>		
	Marie Henriette	m h			
	Prince Albert	p a	Cunard-Line	Aurania	a a
	La Rapide	r d		Campania	c a
	Ville de Douvres	v d		Carpathia	p a
				Etruria	e a
<b>Deutschland.</b>				Ivernia	i a
Hamburg-Amerika Linie	Deutschland	d d l		Lucania	l a
	Moltke	d d m		Umbria	u a
	Blücher	d d b		Saxonia	s a
	Meteor	d m r			
	König Albert	d k r	Allan Line	Parisian	p a
				Tunisian	t n
Norddeutscher Lloyd	Kaiser Wilhelm d. Gr.	d k w		Bavarian	b n
	Kaiser Wilhelm II	d k m			
	Kronprinz Wilhelm	d k p	<b>Holland.</b>		
	Großer Kurfürst	d k g	Red Star Line	Zeeland	z d
				Vaderland	v d
Hamb. Südamerika-Linie	Cap Ortegal	d c o		Finland	f d
	Cap Blanco	d c b		Kroonland	k d
Kiel-Korsör Linie	Prinz Adalbert	d p a	<b>Vereinigte Staaten.</b>		
(Sartori & Berger)	Prinz Sigismund	d p s			
	Prinz Waldemar	d p w	American Line	Philadelphia	p b
				St. Paul	s p
<b>Frankreich.</b>				St. Louis	s l
Cie. Gen. Transatl.	La Lorraine	l l		New York	n k
	La Toraine	l t			
			Atlantic Transport Line	Minneapolis	m e
				Minnehaha	m a
				Minnetonka	m k

\*) Die unter Belgien erwähnten Schiffe sind zum öffentlichen Verkehr unter einander und mit Nieuport bestimmt; alle anderen zum öffentlichen Verkehr.

### Die Kohlengasexplosion auf der Viermastbark „Haus“.

(Kohlensäure als Feuerlöschmittel. — Davy-Sicherheitslampe.)

Über den Eindruck, den wir aus den Verhandlungen des Seeamts zu Hamburg über die Kohlengasexplosion auf „Haus“ gewonnen haben, ist hier schon kurz gesprochen worden; auch den Spruch des Seeamts haben wir später veröffentlicht. Das Wesentlichste, die Begründung, liegt jetzt auch vor. Sie, die sich durch klare Ausdrucksweise verbunden mit zwingender

Logik auszeichnet und uns deshalb eine ausführliche Stellungnahme zu dem wichtigen Gegenstand erspart, soll im Nachstehenden unverkürzt wiedergegeben werden.

Wer die Begründung in ihrem ganzen Ausmaß auf sich einwirken läßt, kommt, so paradox es auch anfanglich klingen mag, zu der Überzeugung, daß hier der flüchtige Kohlensäure

ist die Art ihrer Anwendung im vorliegenden Fall auch mit scharfen Worten verurteilt, eine Ebrenklärung geworden ist, der sie bedurfte, sollte das erst im Entstehen begriffene Zutrauen zu chemischen Feuerlöschmitteln<sup>\*)</sup> nicht vollständig erschüttert werden. Als der Fall »Hans« und die Gründe seiner Ursache bekannt wurden, als das Gerücht Nahrung und Verbreitung fand, die Explosion sei nicht trotz sondern gerade wegen der Verwendung flüssiger Kohlensäure entstanden, da schmolz das Häuflein der Anhänger von chemischen Feuerlöschmitteln bedenklich zusammen. Was nützte es, daß man sich auf den Beschluß der amerikanischen Schiffahrtskommission berief, die bekanntlich der Verwendung chemischer Mittel zu Feuerlöschzwecken das Wort redet, was nützte es, daß man auf den Norddeutschen Lloyd verwies, der seine Schiffe doch gewiß erst nach eingehender Prüfung mit dem auch Feuerlöschzwecken dienenden Clayton-Apparat ausgerüstet hatte, — immer wurde auf die Explosion auf dem »Hans« als auf einen Vorfall von entscheidender Bedeutung zu Ungunsten chemischer Feuerlöschmittel hingewiesen. Als sich dann schon während der ersten im Herbst v. J. abgehaltenen Verhandlung des Seemits zeigte, daß nicht das System an sich, sondern die Art seiner Anwendung die Ursache des Unfalles gewesen sein könnte, griffen wir nach dem Strohalm; eine Kundgebung, die, wie hier schon auf S. 211 ausgesprochen wurde, einigen Lesern Veranlassung zu verletzenden Bemerkungen gab. Heute, wo das Ergebnis einer erschöpfenden Beweisaufnahme vor uns liegt, sind wir berechtigt nach wie vor für die Verwendung chemischer Feuerlöschmittel einzutreten. Allerdings mit der Einschränkung gegen früher, daß sie im prophylaktischen Sinne keine Anwendung finden dürfen. Ganz besonders nicht bei Ladungen, die, wie Kohle, Gase entwickeln, wo also neben der Feuers- auch die Explosionsgefahr — zwei gänzlich von einander verschiedene Erscheinungen — in Frage kommt. Abgesehen von den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft, wonach bei Kohlenladungen für eine gute Oberflächenventilation zu sorgen ist, steht der Befürwortung für eine prophylaktische Verwendung der Kohlensäure auch die durch die seeamtliche Verhandlung bewiesene Tatsache entgegen, daß man selbst in wissenschaftlichen Kreisen noch nicht darüber klar ist, wie groß verhältnismäßig das Quantum Kohlensäure sein muß, damit das sonst explosible Gasgemenge von Methan und Luft nicht mehr zur Explosion gebracht werden könne. Wie man auch sonst der ganzen Frage gegenübersteht, welchem der drei im nachstehenden mitgeteilten Gutachten man zustimmen will, ergeben hat sich jedenfalls, daß zehn Flaschen Kohlensäure nicht genügen, um einen Luftraum von 2600 cbm gegen die Wirkung von Kohlen-Explosionsgasen zu immunisieren. Daß von diesem Ausspruch nicht die feuerlöschende Eigenschaft der Kohlensäure berührt wird, ist selbstverständlich und eine Auffassung, die sich auch die See-Berufsgenossenschaft durch ihren Beschluß vom 16. Februar 1905 zu eigen gemacht hat, obgleich dieser auf Grund des Häpke'schen Gutachtens, des ungünstigsten der drei erwähten, zustande kam.

Ehe wir nun die Begründung des Seeamtsspruches folgen lassen, kurz einige erklärende Angaben über den Tatbestand.

Die Bark »Hans« hatte in Port Talbot eine Ladung von 4972 T. großer ungesiebter Dampfkohlen, geliefert von der North Navigation Steam Co., eine besonders stark gashaltige Kohle, geladen. Das mit durchgehendem Zwischendeck versehene Schiff hatte vorne ein Kollisionsschott, hinten wurde durch ein hölzernes Schott ein Teil des Laderaums abgeteilt, welcher als Reservesegelraum beziehungsweise Proviantraum benutzt werden sollte. Die Fugen des Schotts, durch welches dieser Raum vom Laderaum abgetrennt war, wurden mit

Werg und geteertem Segeltuch abgedichtet. Im Zwischen-deck und Unterraum wurden Längsschotten eingerichtet, welche bis zirka 7 Fuß unter Deck reichten und die Ladung wurde so verstant, daß sie in der Mitte des Schiffs bis an die Luken reichte, während vorne und hinten ein Raum freiblieb. Die Reise wurde am 28. April 1904 bei nicht schlechtem Wetter angetreten und es wurden alle Ventilatoren offen gehalten. Am 4. Mai ließ der Kapitän aber alle Luken und Ventilatoren schließen um in Gemäßheit der Instruktionen der Deutschen Feuerlösch-Gesellschaft in Bremen (System Gronwald) zur Verhütung von Feuers- und Explosionsgefahr in der Ladung 10 Flaschen Kohlensäure in die Ladoräume zu lassen.

Das Schiff hatte 60 Flaschen flüssiger Kohlensäure mitbekommen und die Instruktionen der Gesellschaft besagten, daß bei der Abfahrt 6 Flaschen in die Leitung »Kielschwein«, 2 Flaschen in die Leitung »Zwischendeck«, 2 Flaschen in die Leitung »Unterm Zwischendeck« hineinzulassen seien. Die Instruktionen begannen ferner mit der Vorschrift, daß bei Handhabung dieser Feuerverhütungsanlage alle Luken und Ventilatoren zu schließen seien. Auch sei darauf zu achten, daß auch die Löcher in den Masten gut zugestopft seien ebenso die Öffnung am oberen Ende des Mastes. Nach Einlassen der ersten 10 Flaschen richtete sich das Hineinlassen von Kohlensäure nach der Raumtemperatur und den vorhandenen Kohlen-gasen.

In Gemäßheit dieser Vorschriften ist hier behandelt worden und es sind, nach dem Einlassen der 10 Flaschen vom 6. Mai an täglich Temperaturmessungen in der Ladung vorgenommen worden, welche zwar leichte Temperatursteigerungen, jedoch keine Anzeichen drohender Gefahr ergaben. Gleichfalls wurden am 7., 10. und 13. Mai mittels der Davy-Lampe in Gemäßheit der Instruktionen die Räume daraufhin untersucht, ob Kohlen-gase vorhanden seien. Diese Prüfungen ergaben keine Anzeichen von Kohlen-gasen — es zeigten sich keine Lichtkegel — wohl aber verlöschte die Davy-Lampe wiederholt, was nach den Instruktionen dartat, daß genügend Kohlensäure in den Räumen vorhanden sei, um eine Explosion unmöglich zu machen.

Am 15. Mai nachmittags wollte der zweite Offizier V. zusammen mit dem Bootsmann C. die Frischwassertanks peilen, welche sich hinter dem Kreuzmast im Unterraum befanden. Da man sich zu diesem Zwecke durch den Ventilator in den Pumpensood ins Zwischendeck hinunterbegeben mußte, ließ V. zunächst eine angezündete Davy'sche Sicherheitslampe hinunter, um zu prüfen, ob sich etwa in diesem Raum für Menschen gefährliche Kohlensäuregase angesammelt hätten. Die Lampe ging, als sie eine kurze Strecke in dem Ventilator hinabgelassen war, zweimal aus und wurde jedesmal an Deck heraufgeholt und mittels eines Streichholzes wieder angezündet. Als sie zum dritten Mal wieder aufgeholt wurde und sich noch oben im Ventilator befand, ereignete sich plötzlich eine sehr heftige Explosion. Der Bootsmann sah eine Flamme aus dem Ventilator heraus schlagen und sein Bart wurde versengt, einen starken Luftdruck haben aber weder er noch der zweite Offizier verspürt. Die Explosion hatte im Schiffe große Zerstörungen angerichtet, das ganze Hinterdeck war aufgetrieben, Luke IV war ganz in die Luft geflogen, Luken II und III teilweise aufgesprengt, die Frischwassertanks leckten beide stark, der Backbordtank lief sofort ganz aus, der Steuerbordtank leerte sich um 5 Fuß.

Da es unter diesen Umständen nicht rätlich erschien, die Reise fortzusetzen, wurde im Schiffsrat beschlossen umzukehren und einen Nothafen anzulaufen. Da das Schiff kein Wasser machte, auch der Wasservorrat reichte, konnte nach Falmouth gesegelt werden, wo man am 31. Mai ohne weitere Unfälle eintraf.

Im Raum waren die Oberdecksbalken an Steuerbordseite von der Bordwand losgerissen und verbogen oder zerbrochen, auch waren alle Oberdecksstützen im Zwischendeck losgerissen.

<sup>\*)</sup> Wenn hier nur von »Feuerlöschmitteln« nicht aber von Explosions-Verhütungsmitteln gesprochen wird, dann geschieht es aus Gründen der Einfachheit.



Das Schott zwischen Laderaum und Proviantraum war ganz zertrümmert, während der hölzerne Pumpensockel unversehrt war.

Dieser Tatbestand gab dem Seeamt Veranlassung, den auf S. 227 veröffentlichten Spruch aus folgenden Gründen zu fällen:

Die Ursache dieser Explosion muß zunächst darin gefunden werden, daß die Vorschriften der Seeeberufsgenossenschaft über Oberflächenventilation hier nicht befolgt worden sind, indem am 4. Mai alle Luken und Ventilatoren gedichtet worden sind, trotzdem das Wetter hierzu keine Veranlassung gab.

Während der Zeit vom 4. bis 15. Mai haben sich dann solche Mengen explosiver Gase in den Schiffsräumen angesammelt, daß bei Entzündung dieser Gase eine gewaltige Explosion das Schiff beschädigte.

Das Abdichten der Luken und Ventilatoren ist hier in Gemäßheit der Instruktionen der deutschen Feuerlösch-Gesellschaft in Bremen (System Gronwald) erfolgt; es gab daher dieser Fall dem Seeamt Veranlassung, in eine Prüfung dieses Systems bzw. der Instruktionen für die Handhabung des Systems an Bord einzutreten.

Dieses System benutzt die lange bekannte Eigenschaft der Kohlensäure, Feuer zu löschen und es ist auf Grund der bei den Akten befindlichen Gutachten des Professors Dr. Häpke und des chemischen Staatslaboratoriums auch unbedenklich anzunehmen, daß dieses Verfahren an sich ein geeignetes Mittel zur Bekämpfung von Schiffsbränden darstellt.

Ob es wirtschaftlich möglich ist, eine für die Sicherung eines ganzen Schiffs genügende Menge flüssiger Kohlensäure mitzuführen, wie das Staatslaboratorium bezweifelt, oder ob das eine oder das andere der mit einander konkurrierenden Systeme mehr zu empfehlen ist, sind Fragen, welche das Seeamt nicht interessieren.

Dagegen war hier die Frage zu beantworten, ob der hier zur Untersuchung stehende Unfall mit dem an Bord geführten System Gronwald zusammenhängt und eventuell, ob die Gefahren des Systems in diesem selbst oder nur in unrichtiger Handhabung desselben liegen.

In dieser Beziehung muß davon ausgegangen werden, daß die Anwendung dieses Verfahrens zunächst sicherlich insofern eine Gefahr mit sich bringt, als das Verfahren die Abschließung jeder Ventilation zur Voraussetzung hat, also zum Versäumen der sonst bewährtesten Vorbeugungsmaßregeln gegen Gasexplosionen nötigt und eine Ansammlung von Gasen im Schiffe zur Folge haben muß.

Diese Gefahr aber sollte nur dann gelaufen werden, wenn man es ganz mit Sicherheit in der Hand hätte, diese sich nunmehr im Schiffe ansammelnden Gase mittels der einzupumpenden Kohlensäure ungefährlich zu machen. Hierin aber scheint bisher der wunde Punkt des Systems zu liegen, da einmal die verschiedenen Gutachter sich über das zur völligen Löschung eines Feuers bzw. zur Immunisierung eines bestimmten Schiffsraumes nötige Quantum Kohlensäure noch nicht einig sind, andererseits auch das Einpumpen der Kohlensäure so lange Zeit in Anspruch nimmt, daß mit einer sehr starken Entweichung der Gase zu rechnen sein wird.

Die gefahrlose Anwendung dieses an sich guten Löschmittels würde hiernach zur Voraussetzung haben, daß jedes mit dem System ausgerüstete Schiff ein solches Quantum Kohlensäure mitbekommt, daß mit Sicherheit jede Gas- und Feuerentwicklung im Schiffe bewältigt werden kann, auch unter Berücksichtigung der immer vorhandenen Undichtigkeiten der Schiffsräume, und ferner, daß mit diesem Quantum bis zum Augenblicke wirklicher Gefahr ausgehalten wird. Bis dahin aber muß dem Eintritt solcher Gefahr durch Beobachtung der sonst bewährten Vorbeugungsmaßregeln entgegen gewirkt werden.

In dem Falle der Bark Hans ist nun durchaus nicht in Gemäßheit dieser Grundsätze gehandelt worden.

Zunächst war das Quantum von 60 Flaschen Kohlensäure offenbar überhaupt nicht genügend, um das Schiff im Falle der Gefahr zu sichern.

Nach dem Gutachten des Professors Dr. Schilling sind für einen Laderaum von 3000 kbm, der zu 60 % voll ist, 40 Flaschen Kohlensäure hinreichend und erforderlich, um jedes Vorbrennen und jedes Glimmen brennbarer Körper unmöglich zu machen. In diesem Gutachten wird davon ausgegangen, daß schon eine Durchmischung der Luft mit nur 25 % Kohlensäure genügt.

Demgegenüber führt aber Professor Dr. Häpke in seinem Gutachten aus, daß der Verbrauch der Kohlensäure davon abhängt, bis zu welchem Grade sich der Laderaum hermetisch abschließen lasse. Ferner hänge er von der Diffusion der Kohlensäure ab, die außer durch die Dichtigkeit des Laderaums von dem Luftdruck, der Temperatur, der Windrichtung usw. bestimmt werde. Um sicher zu gehen, halte er ein Löschgemenge von Luft mit 50 % Kohlensäure für erforderlich. Derselben Ansicht seien auch die Leiter von Kohlensäurewerken, die Herren E. Steiner und H. Stock, mit denen er die Löschfähigkeit der Kohlensäure wiederholt beraten habe.

Für die Bark Hans, deren Unterraum und Zwischendeck als ein Raum angesehen werden müssen und welche einen Nettoraumgehalt von 8127,6 kbm, also nach Abzug der Verpeak und des Proviantraums zu 8000 kbm hatte, wären also, wenn man hier annimmt, daß die Ladung  $\frac{2}{3}$  des Raumes füllte, nach Professor Schilling 106 Flaschen, nach Professor Dr. Häpke 212 Flaschen erforderlich gewesen.

Aus diesen Gutachten ist das eine mit Sicherheit zu ersehen, daß die Wissenschaft die Frage, wieviel Kohlensäure zur völligen Sicherung eines Schiffes mitzuführen ist, noch nicht definitiv entschieden hat und daß bei allen Rechnungen eine unbekannte Größe bleibt, nämlich der Einfluß der Undichtigkeit der Laderäume auf den angestrebten Erfolg. Berücksichtigt man, daß dieser Einfluß bei der Bark Hans schon wegen des nicht luftdicht abgeschlossenen Proviantraums, welcher täglich geöffnet und betreten wurde, ein recht bedeutender gewesen sein muß und daß bei den vorgeschriebenen täglichen Prüfungen des Raumes auf Gasgehalt mittels der Davy-Lampe jedesmal der Außenluft Zutritt in den Raum gewährt werden mußte, so kann man sich der Überzeugung nicht verschließen, daß das mitgeführte Quantum von 60 Flaschen à 20 kg ein völlig ungenügendes gewesen ist.

Anstatt nun aber mit diesem geringen Quantum bis zum Moment der Gefahr auszuhalten, um dann durch mäßiges Einströmenlassen der Säure die Temperatur zu erniedrigen und das Feuer zu löschen, hat man, ehe irgend ein Anzeichen von Gefahr bemerkt wurde, als Vorbeugungsmaßregel gegen Gefahr am 4. Mai mit dem Einpumpen von 10 Flaschen begonnen.

In dieser prophylaktischen Maßregel sieht das Seeamt eine direkte Gefährdung des Schiffes und findet in ihr die erste Ursache des Unfalles.

Einmal ist nämlich gar nicht einzusehen, was für einen Zweck das Einpumpen einer solchen geringen Menge gehabt haben kann. Es ist allerdings aus dem dem Seeamt von der Feuerlösch-Gesellschaft behändigten Gutachten des Königl. Materialprüfungsamts der Technischen Hochschule Berlin zu entnehmen, daß das zur Verhütung von Explosionen nötige Verhältnis von explosiven Gasen und Kohlensäure ein wesentlich anderes ist, als das in den Gutachten der Professoren Schilling und Häpke behandelte für Feuerlöschzwecke nötige Verhältnis von Kohlensäure und Luft. Während für letztere Mischung 25 pZt. bis 50 pZt. Kohlensäure gefordert werden, erklärt das Materialprüfungsamt, daß das in Kohlenladungen sich leicht ansammelnde Gasgemenge von Methan und Luft im Verhältnis von 1:7 $\frac{1}{2}$ , bis 1:10 d. h. 1 Vol. Methan auf 7 $\frac{1}{2}$ , bis 10 Vol. Luft explosiv ist und daß durch Hinein-

von nur 1 Vol. Kohlensäure auf 1 Vol. Methan, ein sonst explosives Gasgemenge von Methan und Luft nicht mehr zur Explosion zu bringen ist.

Nimmt man als Grundlage ein Explosivgemisch von 1:10, so wären: 1 kbm Methan + 10 kbm Luft = 11 kbm Explosivgemisch.

Zur Immunisierung fordert das Gutachten auf je 1 Teil (1 kbm) Methan 1 Teil (1 kbm) CO<sub>2</sub>. Diesen 1 kbm gasförmiger Kohlensäure erhält man aus 2 kg flüssiger Kohlensäure. Es stellen sich demnach die Zahlen wie folgt: 1 kbm Methan + 10 kbm Luft = 11 kbm Explosivgemisch erfordern 1 kbm CO<sub>2</sub> = 2 kg flüssiger Kohlensäure. 10 kbm Methan + 100 kbm Luft = 110 kbm Explosivgemisch erfordern 10 kbm CO<sub>2</sub> = 20 kg flüssiger Kohlensäure.

Da 20 kg flüssige CO<sub>2</sub> eine Flasche bilden, so immunisiert hiernach eine Flasche ein Explosivgemisch von 110 kbm, oder es kommt auf je 110 kbm Luftraum im Schiff eine Flasche.

Die hier in den »Hans« vorbeugend eingelassenen 10 Flaschen würden also 1100 kbm Luftraum immunisieren können, während der von der Ladung nicht angefüllte 1/3 Teil des auf 8000 kbm angenommenen Laderaums des »Hans« auf 3000 kbm zu berechnen wäre.

Die von der Gesellschaft selbst gelieferte Rechnung liefert daher schon den Beweis, daß diese von ihr vorgeschriebene vorbeugende Maßregel keinen Zweck hatte, da die eingepumpten Mengen CO<sub>2</sub> nicht genügten, die sich etwa entwickelnden Explosivgemische zu immunisieren. Zu beachten bleibt, daß auch bei dieser Rechnung der Einfluß der Undichtigkeit der Schiffsräume noch nicht berücksichtigt ist und daß die immunisierende Wirkung der CO<sub>2</sub> auch bei richtigem Verhältnis zu den vorhandenen Explosivgasen doch nur dann eintreten kann, wenn sich die CO<sub>2</sub> richtig im Raum verteilt. Nun ist aber Kohlensäure schwerer als Luft, während Methan leichter als Luft ist und es ist dadurch schon die Annahme gegeben, daß diese Gase sich nicht ordentlich vermischen, sondern daß die schweren Gase sich senken und die leichten steigen werden. Bei der bergförmig gestauten Kohlenladung werden unter solchen Umständen nur die tieferen Schichten von der Kohlensäure umspült werden, während die oberen Schichten der Kohlen nach wie vor ihr Methan gas ausströmen werden, welches sich nach oben steigend mit der Luft zum Explosivgas vermengt.

Erscheint also einmal das prophylaktische Einpumpen kleiner Mengen von Kohlensäure als zwecklos, so ist es andererseits insofern mit einer Gefahr für das Schiff verbunden, als die Abdichtung aller Luken und Ventilatoren vor dem Einpumpen der Kohlensäure vorzunehmen ist. Es wird also die Oberflächenventilation unterbrochen, damit ohne Not geradezu darauf hingearbeitet, daß sich das Schiff mit Kohlen gasen anfüllt und es wird andererseits nur eine so geringe Menge von Kohlensäure eingelassen, daß sie von irgend welcher Wirkung nicht sein kann.

Diese Maßregel war ausdrücklich von der Feuerlösch-Gesellschaft vorgeschrieben und zwar lautete die Instruktion dahin, daß ohne Rücksicht auf die Größe des Schiffes und der Laderäume bei der Abfahrt 6 Flaschen in die Leitung »Kielschwein«, 2 Flaschen in die Leitung »Zwischendeck«, 2 Flaschen in die Leitung »Unterm Zwischendeck« hineinzu lassen seien. Da die Befolgung dieser Instruktion es mit sich brachte, daß alle Luken und Ventilatoren zu schließen waren, also der Vorschrift des § 64 der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft entgegenzu handeln war, ist die Feuerlösch-Gesellschaft zu einer Erklärung dieses Widerspruchs aufgefordert worden. Die Antwort der Gesellschaft lautet dahin, daß diese Instruktionen in dem Bestreben, die ursprünglichen Vorschriften zu verkürzen, entstanden seien. In den ursprünglichen Vorschriften sei ausdrücklich gesagt worden, daß die Feuerlöschanlage erst dann in Funktion zu

treten habe, wenn ein Feuer im Schiff festgestellt sei und es sei der Gegensatz, in welchem sich die abgekürzten Instruktionen zu der ursprünglichen Fassung und zu § 63 der Unfallverhütungsvorschriften befanden, der Gesellschaft erst später zum Bewußtsein gekommen.

Hiernach kann wohl angenommen werden, daß die verleitliche Instruktion ihren Grund in der mangelhaften Abfassung der Vorschriften hat und daß die Gesellschaft eigentlich garnicht beabsichtigt hat, sich mit der Seeberufsgenossenschaft in Widerspruch zu setzen. Wie die Gesellschaft aber selbst einräumt, ist sie auf die schlechte Fassung der Instruktion schon im Dezember 1903 aufmerksam geworden, was sie veranlaßte, ihrem Monteur in Barry entsprechende Instruktion zu geben. Unter diesen Umständen muß sich aber die Frage aufwerfen, wie es möglich ist, daß diese gefährliche Instruktion noch im April 1904 der Bark Hans mitgegeben werden konnte, ohne daß der Kapitän irgendwie vor dem Inhalt gewarnt wurde. Erst nach dem Unfall des Hans hat die Gesellschaft im Juni 1904 auf Anfrage den Kapitän des Schiffes D. H. Wätjen richtig informiert.

Auf welche Weise sich dann die Gase, welche sich nach Schließung der Ventilation in den Schiffsräumen ansammelten, entzündet haben, steht nicht völlig fest.

Da als erwiesen zu gelten hat, daß im Proviantraum zur Zeit des Unfalles keine Lampe gebrannt hat, muß angenommen werden, daß die Zündung in oder bei dem Ventilator des Pumpensoods stattgefunden hat, dem einzigen Orte, wo zur Zeit der Explosion erwiesenermaßen mit Licht hantiert wurde. Es kann sein, daß die Sicherheitslampe, welche in dem Ventilator hinabgelassen wurde, nicht ordentlich verschlossen gewesen ist und es mag auch sein, daß die aus dem Ventilator ausströmenden Kohlen gas sich an einem Streichholz oder der neben dem Ventilator von dem Bootsmann hingestellten offenen Lampe entzündet haben. Dieser Annahme steht auch nicht entgegen, daß die Hauptkraft der Explosion offenbar hinten in dem Proviantraum gewirkt hat, da dies sich nach dem Gutachten des Brandmeisters Krebs dadurch erklären kann, daß sich in diesem Raum das am stärksten explosive Gasgemisch gebildet haben kann, sodaß die dazwischen liegenden weniger explosiven Gas mengen gleichsam nur als Zündschnur zwischen Pumpensood und Proviantraum dienten. Auch kann sich nach demselben Gutachten die Tatsache, daß Fleisch und Planken, welche im Proviantraum bzw. am Schott im Raum gelagert hatten, nachher weiter vorne in der Nähe des Pumpensoods gefunden wurden, durch die stets zu beobachtende saugende Wirkung der Explosion erklären.

Was die Frage betrifft, ob auch die Schiffsleitung für diesen Unfall verantwortlich ist, so ist zunächst anzuerkennen, daß dieser daraus, daß sie die ihr behändigten Instruktionen befolgte, trotzdem diese im Widerspruch zu den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft standen, ein Vorwurf nicht gemacht werden kann. Kapitän K. führte diesen Apparat zum ersten Male an Bord und mußte auch annehmen, daß solche wichtigen Instruktionen nicht ohne Genehmigung der Seeberufsgenossenschaft deutschen Schiffen mitgegeben werden würden. In dieser Lage kann man es ihm nicht verdenken, daß er sich möglichst genau an die ihm behändigte Instruktion hielt.

Das weitere Verhalten der Offiziere und der Besatzung an Bord zeigt, daß man sich nach dem Einpumpen der 10 Flaschen Kohlensäure in die Laderäume völlig sicher fühlte und an eine von Kohlen gasen drohende Gefahr überhaupt nicht mehr dachte. Man verließ sich auf eine von dem Vertreter der Feuerlösch-Gesellschaft in Newport gemachte Äußerung, die Kohlensäure fresse die Kohlen gas, und hat von da an nur noch an eine von den Kohlensäure gasen drohende Gefahr, nicht aber an entzündliche Kohlen gas, gedacht. Daher hat man vor dem Betreten des Proviantraums



und des Pumpensoods zunächst eine Davysche Sicherheitslampe hinabgelassen, um zu prüfen, ob Kohlensäure in diesen Räumen sei und hat dann, als man meinte, diese Räume ohne Gefahr betreten zu können, ohne Bedenken mit offenem Licht in ihnen hantiert. Der erste Offizier hat sogar einige Tage vor dem Unfall unten am Fuß des Pumpensoods ein Streichholz angezündet und der dritte Offizier hat täglich mit der offenen Lampe den Proviantraum betreten. Es beweist dies, daß man an Feuersgefahr gar nicht mehr dachte und legt zunächst den Verdacht nahe, daß man auch am Tage des Unfalls eine offene Lampe in den Pumpensood hinabgelassen habe, nachdem die Sicherheitslampe zweimal verlöscht war. Auf Grund der Beweisaufnahme war allerdings festzustellen, daß dieser Verdacht nicht berechtigt war, daß man aber allerdings die Absicht gehabt hat, mit der offenen Lampe zu den Tanks abzustiegen, sobald die Abwesenheit von Erstickungsgasen durch die Sicherheitslampe festgestellt sein würde.

Die Sicherheit, welche das Bewußtsein, durch den Gronwald-Apparat geschützt zu sein, der Schiffsleitung gab, hat sie aber doch nach zwei Richtungen hin zu fahrlässigem Handeln geführt.

Zunächst ist in einem nicht unwichtigen Punkte gegen die Instruktion der Gesellschaft gefehlt worden, indem nicht täglich, sondern nur an jedem dritten Tage die Räume mittels der Sicherheitslampe auf Gasgehalt geprüft sind. Am 13. Mai ist dies zum letzten Male geschehen und aus dem Verlöschen der Davy-Lampe durfte man nach der Instruktion schließen, daß sich damals eine genügende Menge Kohlensäure im Raum befand. Ob man, wenn man diese Untersuchung an den folgenden Tagen wiederholt hätte, rechtzeitig das Vorhandensein der explosiven Gase entdeckt hätte, läßt sich jedenfalls nicht nachweisen und ist nach dem Verhalten der Davy'schen Lampe am 15. Mai im Pumpensood, worauf noch zurückzukommen ist, sogar beinahe zu bezweifeln.

Ein Verstoß gegen den § 66 der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft lag ferner darin, daß man ständig den an den Laderaum angrenzenden und nicht luftdicht abgeschlossenen Proviantraum mit einer gewöhnlichen Lampe betreten hat.

Der § 66 besagt, daß auf Kohlschiffen von den Laderäumen und allen benachbarten Gelassen, in denen sich brennbare Gase ansammeln können, offenes Licht und Feuer fernzuhalten ist. Zur Verhütung einer Explosion etwa angesammelter Gase dürfen die in Betracht kommenden Räume mit keinem anderen Licht, als mit zuverlässigen Sicherheitslampen betreten werden.

Der Proviantraum war ebenso wie der aus hölzernen Planken eingebaute Pumpensood ein solcher Raum, in welchem sich brennbare Gase ansammeln konnten und tatsächlich angesammelt haben, er hätte also nicht mit ungesichertem Licht betreten werden dürfen.

Der hier festzustellende Verstoß gegen die Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft hat aber den Unfall nicht herbeigeführt, da erwiesenermaßen zur Zeit der Explosion keine Lampe in dem Proviantraum gebrannt hat.

Die Feuerlösch-Gesellschaft hat jetzt ihre Instruktionen in neuer Fassung herausgegeben, durch welche es klargestellt ist, daß das System überhaupt nicht zur Anwendung kommt, solange die Temperaturmessungen eine Gefahr in einem bestimmten Raum nicht ergeben und auch die See-Berufsgenossenschaft hat in ihrer Sitzung vom 16. Februar 1905 beschlossen: »Auf Grund des von Professor Häpke erstatteten Gutachtens die Ausstattung deutscher Fahrzeuge mit einem der Systeme »Gronwald« und »Clayton« zuzulassen, hierbei aber unter allen Umständen zu verlangen, daß, solange nicht eine Feuersgefahr als vorhanden oder unmittelbar bevorstehend anzunehmen ist, die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften betreffend Steinkohlenladungen, insbesondere die auf

Schaffung einer guten Oberflächenventilation binzielenden Vorschriften strikte befolgt werden.«

Es kann damit angenommen werden, daß sich ein ähnlicher Unfall durch falsche Anwendung des Verfahrens Gronwald nicht wieder ereignen wird und es ist zu hoffen, daß das Verfahren sich mit der Zeit noch weiter vervollkommen wird. Hierzu würde zunächst eine wissenschaftlich unanfechtbare Berechnung der für jedes Schiff zu Löschzwecken nötigen Quantitäten Kohlensäure gehören, es würde ferner die Frage der Dichtigkeit der Schiffsräume, in welche schon bei jedem Einlassen der Sicherheitslampen neue Luft einströmt beziehungsweise aus welchen Kohlensäure entweicht, näher zu klären sein. Schließlich ist auch die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise auf die Davy'sche Sicherheitslampe zu lenken, welche einen wichtigen Platz in diesem System einnimmt und deren Funktionen in diesem Falle nicht ganz zuverlässig erscheint, trotzdem es sich nach dem Zeugnis des Staatslaboratoriums um eine in gutem Zustande befindliche Lampe gehandelt hat.

Das Verlöschen der Lampe soll nach der Instruktion anzeigen, daß genügend Kohlensäure vorhanden, eine Explosion also unmöglich ist. Trotzdem aber hier die Lampe zweimal verlöscht ist, hat sich, als die Lampe zum dritten Mal hinabgelassen wurde, die Explosion ereignet.

Mag nun die Lampe hier durch Zug, was übrigens bei der Konstruktion der Lampe recht unwahrscheinlich ist, oder durch die Gase verlöscht sein, so lehrt doch dieser Fall, daß das Verlöschen der Lampe keinen sicheren Schluß auf das Fehlen explosiver Gase erlaubt. Aus dem Gutachten des Brandmeisters Krebs ist ferner zu entnehmen, daß die Lampe eine Sicherheit gegen Zündung nur gibt, solange sie nicht verrostet ist, oder solange ihr Drahtnetz nicht glühend wird und es ist auch hieraus die Folgerung gegeben, daß bei dem Hantieren mit diesen Lampen die größte Vorsicht zu üben ist.

Auf diese Gefahren der Sicherheitslampen ist in übrigen auch auf Seite 12 der neuen Instruktionen der Gesellschaft ausdrücklich hingewiesen worden.

Von den vernommenen Zeugen ist schließlich darauf hingewiesen worden, daß die Form der Lampen es sehr erschwert, beim Hinablassen der Lampen durch einen Ventilator oder dergleichen von oben die Beobachtungen über die Veränderungen der Flamme zu machen, welche nach den Instruktionen für die Beurteilung des Gasgehalts der betreffenden Räume nötig sind. Es wäre also zu prüfen, ob sich nicht auch nach dieser Richtung hin die Lampen verbessern lassen. Es ist nicht unmöglich, daß die Lampe hier zunächst, als sie die explosiven Gasschichten passierte, eine Vergrößerung der Flamme mit bläulichem Lichtkegel gezeigt hat, und daß dies von oben nicht hat gesehen werden können und daß sie, als sie dann in die tiefer liegende Kohlensäure gelangt ist, verlöscht ist. Es spricht zwar hiergegen die Behauptung des zweiten Offiziers, daß er die Lampe überhaupt nur etwa einen Meter in den Ventilator hinabgelassen habe, andererseits läßt es sich eigentlich nur so erklären, daß trotz des wiederholten Verlöschens der Lampe die Explosion sich ereignet hat. Wäre dies mit Sicherheit als der wirkliche Vorgang anzusehen, so würde in ihm allerdings eine weitere Bestätigung dafür liegen, daß die verschiedenen Gase sich nicht ohne weiteres vermischen, sondern in getrennten Lagen über beziehungsweise unter einander verweilen, wodurch das Einlassen geringer Mengen Kohlensäure natürlich erst recht an Wert verliert und die Zuverlässigkeit der durch die Lampe zu machenden Beobachtungen erheblich leiden muß.

Auf die vom Staatslaboratorium behandelte Frage, inwieweit die jetzige Art der Temperaturmessungen verbesserungsbedürftig ist und wie sich dies eventuell machen ließe, ist das Seeamt nicht eingegangen und verweist in dieser Beziehung auf das Gutachten des Staatslaboratoriums, sowie die im Jahrbuch des chemischen Staatslaboratoriums Seite 9 für 1905



erhaltene, diesen Gegenstand betreffende Abhandlung. Als die Hauptsache erscheint es dem Seeamt, daß in Zukunft an dem Grundsatz festgehalten werde, Kohlensäure nur zu Löschzwecken bei konstatiertem Feuer zu verwenden, im übrigen aber die bewährte Oberflächenventilation beizubehalten. Auch dann, wenn wirklich zeitweise schlechtes Wetter zum Auf-

geben der Ventilation zwingt, sollte ohne konstatierte Feuergefahr nicht mit dem Einpumpen von Kohlensäure begonnen werden, weil solche vorbeugenden Maßregeln nichts nützen und höchstens dazu verführen, bei wieder eintretendem gutem Wetter das sofortige Wiederöffnen der Luken und Ventilatoren zu versäumen.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Danzig.

**Strandung des Danziger Dampfers »Lotto«** in dichtem Nebel ohne Menschenverlust auf eine Bank bei Brouwershaven (Holl. Küste). Auf dem Dampfer, der auf der Reise von Danzig nach Antwerpen war, wurde die holländische Küste unter fortgesetztem Loten mit gemäßigter Fahrt angelaufen. Als der Lotwurf 8 m ergab, ließ der Kapitän die Maschine rückwärts laufen aber es war zu spät, das Schiff blieb, nachdem es wiederholt fest- und wieder losgekommen war, sitzen. Wenn der Kapitän, wie die »Danz. Ztg.« schreibt, etwa 43 Stunden lang vor der Strandung keinen Schlaf gehabt habe und wenn er dennoch die Rettungsarbeiten mit Umsicht leitete, dann zeigte er seemännische Eigenschaften von hohem Wert. Der Reichskommissar beantragte, dem Kapitän das Patent zu entziehen. Es handle sich um die gefährlichste Küste in Europa, der sich der Kapitän bei dichtem Nebel nicht nähern durfte. Ferner hätte er, als er das flache Wasser feststellte, sofort vor Anker gehen und helles Wetter abwarten müssen. In diesem Moment noch See zu gewinnen, sei über seemännisches Können hinausgegangen. Anzuerkennen sei aber, daß der Kapitän nach bestem Können seine Pflicht bis zum letzten Augenblick getan hat. Auch nach der Strandung habe er es an Mannhaftigkeit nicht fehlen lassen. Das Seeamt sah in der Schiffsführung des Kapitäns ebenfalls zwei Fehler, die Annäherung an eine sehr gefährliche Küste und das Unterlassen des Ankerns nach dem ersten Auflaufen. Die Verhältnisse ließen aber das Verhalten des Kapitäns, der sich sonst sehr gut benommen habe, in mildem Lichte erscheinen. Ein Grund, ihm das Patent zu entziehen, liege nicht vor. Der Reichskommissar verzichtete sogleich auf eine Berufung.

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Die türkische Regierung beabsichtigt, nach dem »Ikdam«, in Europa 24 Kanonenboote zu bestellen. Diese sollen eine Länge von 130, eine Breite von 33 und eine Tiefe von 18 Fuß haben, die Maschine mit doppelter Expansion wird ihnen eine Geschwindigkeit von 14 Knoten geben. Ihre Artillerie soll aus zwei 12 cm und je einer 57 und 75 mm Hochkisskanone und einem Torpedolanzierrohr bestehen. Einige dieser Boote werden die Forges et Chantiers de la Méditerranée bauen.

(Konst. Handelsbl.)

Die Firma Fock in Altona hat der Werft von J. H. N. Wichhorst, Hamburg, den Bau eines größeren Fischdampfers übertragen. Der neue Dampfer, der im Januar nächsten Jahres geliefert werden soll, erhält eine Länge von 38 m, eine Breite von 7 m und eine Höhe von 4,24 m und wird mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 400 indizierten Pferdestärken ausgerüstet werden.

### Stapelläufe.

Für eigene Rechnung lief am 23. Mai auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau A. G. in Geesthale die Bark »Albert Rickmers« glücklich vom Stapel. Sie mißt bei einer Ladefähigkeit von 3000 T. 260 × 40 × 26'.

Das aus deutschem Siemens-Martin-Stahl nach den Vorschriften für die höchste Klasse des Germanischen Lloyd erbaute Schiff erhält Tanks zur Aufnahme von 1100 T. Wasserballast und einen Donkoykessel zum Betreiben der Dampfpladewinden, wie es überhaupt mit allen den Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen versehen wird. Die Wohnräume für den Kapitän und die Offiziere befinden sich unter dem Poopdeck, die für die Mannschaften unter der Back. Am 1. Juli soll es segelfertig sein. Im Bau hat die Werft zurzeit noch einen Auxiliardampfer von 8000 T. d. w. und einen Frachtdampfer von 6700 Tons.

Der auf der Werft von Janssen & Schmilinsky, Hamburg, für die Oldenburger Eisenbahndirektion neu erbaute Fracht- und Passagirdampfer »Wangerogo« wurde am 27. Mai zu Wasser gelassen. Der Dampfer, der nach den Vorschriften des Germanischen Lloyds aus Stahl erbaut ist, mißt 33,5 × 6,2 × 2,15 m. Es ist ein Doppelschraubendampfer und wird mit zwei Compoundmaschinen von je 250 Pferdestärken ausgerüstet werden, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 10 Knoten per Stunde verleihen sollen. Das Schiff wird zwischen Harle, den Nordseebädern, Spiekeroog und Wangerog als Post- und Passagirdampfer eingestellt.

Auf der Rostocker Neptunwerft lief am 27. d. M. der für die Reederei Otto Zolck in Rostock erbaute Frachtdampfer »Marie Gläser« vom Stapel. Er mißt bei 2500 T. Tragfähigkeit 242 × 36 × 17' 6" und ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd gebaut. Das Fahrzeug ist mit besonders starkem Eisbug, Doppelboden und mit Kimmkielen versehen, mit Quarterdeck, langer Brücke und Back gebaut, die Einrichtungen sind auch für den Holz- und Getreidetransport konstruiert. Zur Fortbewegung dient eine 600pferdige Maschine.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses, die sich mit dem preußisch-bremischen Vertrag über Gebietsabtretung zu beschäftigen hat, nahm am 26. Mai eine Resolution an, wonach tunlichst bald die Ausgestaltung und Erweiterung des Geestemünder Handelshafens in Angriff genommen und für die Verbesserung und Erweiterung des Geestemünder Fischereihafens auch weitgehende Ansprüche in genügender Weise Rechnung getragen und geeignete Maßregeln getroffen werden sollen, um die Konkurrenzfähigkeit der Geestemünder Schiffbauindustrie zu erhalten.

Durch die hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe sind u. a. folgende Auszeichnungen verliehen: Silberne Medaillen und Diplom für Rettungsfälle: Bemannung des Schiffes »Marseille«; Reederei Rob. M. Sioman jr., Kapitän O. Ahlborn; Steuerleute Otto Nagel und Julius Meyer; Matrosen Ernst Püschel, Emil Andersen und Pedro Cardenas;

\*) Leider gilt das Schiff mit seiner tapferen Bemannung seit März als verschollen.

Zimmermann Aug. Rob. Herm. Rettac; Trimmer Eugen Isaak Lang; Heizer Johann Bennushies, Wilhelm Krafft, und Herm. Max Lindner, für mutvolle Entschlossenheit und Geistesgegenwart bei Rettung von Menschen aus der Gefahr des Feuers und der Seenot unter Einsetzung des eigenen Lebens am 13. Januar 1905. Außerdem Steuermann Albert Schuller, 1. Offizier auf dem Schiff »Wilhelmine«, Reederei H. H. Schmidt, für schnell entschlossenes und mutiges Handeln bei Rettung eines Menschen vom Tode des Ertrinkens am 22. Dezember 1903.

#### Ansländ.

Der Unterstaatssekretär des Kolonialamts, Herzog von Marlborough, erklärte am 25. Mai im Oberhause: Die Regierung wandte sich an die ausländischen Regierungen, um ein endgültiges Einvernehmen hinsichtlich der Beschränkung der Beförderung von Deckladungen durch Schiffe herbeizuführen. Die fremden Mächte, die daran beteiligt seien, unterzogen gegenwärtig die bezüglichen Vorschläge der britischen Regierung einer Erwägung.

Der zwischen der italienischen Regierung und der »La Veloce« abgeschlossene Vertrag über die Aufrechterhaltung einer regulären Linie Italien—Zentral-Amerika, erneuert den Bau von Schiffen auf einheimischen Werften. Nur solche Dampfer, die nach 1896 gebaut sind und noch die höchste Klasse haben, erhalten die vorgesehene Subvention. Bemerkenswert ist auch, daß der Vertrag die Steuern der Mannschaft genau festsetzt.

Der mit dem Abfassen eines neuen Gesetzes über die Verwendung von Postdampfern in australischen Häfen betraute Ausschuß, bekannt unter dem Namen »Federal Navigation Commission«, beantragt für die Fahrt Fremantle—Adelaide gegenüber Postdampfern die Bedingungen fallen zu lassen, die nach dem Küstenschiffahrtsgesetz sonst in Geltung treten.

Die neue australische Zollgesetzgebung, wonach u. a. auch das geringste Quantum Tabak an Bord der Zollbehörde bekanntgegeben werden muß, hat ihre ersten Opfer gefordert. Das konfiszierte Objekt bestand aus 10 Pfd. Tabak, der vierzehn Feuerleuten eines amerikanischen Postdampfers gehörte; sie hatten neben dem Verlust ihres Eigentums noch 3 £ 5 s Zollgebühr resp. Zollstrafe zu zahlen. Die Angelegenheit ist aus prinzipiellen Gründen dem Handelsminister zur Stellungnahme unterbreitet worden.

#### Vermischtes.

**Wo bleiben die gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung?** fragt ein Leser und bringt in Erinnerung, daß der zuerst in Aussicht genommene Termin für ihr Inkrafttreten, der 1. Januar 1904, bereits sieben Monate hinter uns liege. — Daß der Entwurf zu jenen Ausführungsbestimmungen zwei Auflagen erlebt hat, ist bekannt, daß er neuerdings in dritter (hoffentlich vollständig umgearbeiteter) Auflage und zwar zur Kenntnis und Stellungnahme der Bundesratmitglieder erschienen ist, erfuhren wir vor einigen Tagen. Ebenso wurde uns mitgeteilt, daß der 1. Oktober 1905 als Tag des Inkrafttretens vorgesehen sei. Trifft Das zu, dann erhalten wir eine Verordnung, die, ehe sie den Charakter einer Bundesratsbekanntmachung annehmen konnte, viermal durchgesehen und umgearbeitet werden mußte. Gerade keine Schmeichelei für die Autoren des Urtextes!

#### Kopenhagener Internationale Schifffahrtskonferenz.

Für sie, die am 7. und 8. Juni abgehalten werden soll, sind folgende Punkte zur Beratung in Aussicht genommen:

- 1) To unite Steamship Owners in order to minimize and regulate competition and to endeavour to put a stop to the dilatorious effects of freight speculation.
- 2) To introduce uniform charters.
- 3) To communicate to members all instances of unfair charges and claims, which come to the knowledge of the Association.
- 4) From time to time to fix minimum rates of freight, as required.
- 5) To endeavour to evolve some practical voluntary system of reducing surplus tonnage by laying up ships, compensation to be afforded either by division on tonnage or through a fund created for the purpose.

Dieser Versammlung geht deutscherseits eine Sitzung des Schutzvereins Deutscher Reeder am 2. Juni in Kiel voraus. Auf der Tagesordnung steht außer den gewöhnlichen von der ordentlichen Mitgliederversammlung zu erledigenden Gegenständen eine Besprechung über Punkt 1 und 4 der Kopenhagener Konferenz.

#### Vereinsnachrichten.

##### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnommen wir: In der am 25. Mai abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 7 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: „Interne Vereinsangelegenheiten.“

#### Kaiser Wilhelm-Kanal.

##### Betriebs-Ergebnisse im Monat April 1906.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläseke & Hennings, Schiffmakler  
Brunsbüttelkoog—Holtzenau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	857 mit 290 451 t N.-R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft. . . . .	611	26 321
Leichtorfahrzeuge. . . . .	128	42 675
Zus. 1596		368 447 t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter		1024 Fahrzeuge mit 195 527 t N.-R.	
deutscher	Flagge		
belgischer	„	—	—
britischer	„	23	24 287
dänischer	„	89	34 813
schwedischer	„	85	27 452
norwegischer	„	11	4 337
französischer	„	—	—
russischer incl. finn.	„	25	22 800
niederländischer	„	9	9 081
div. Flaggen	„	—	—

Es hatten einen Tiefgang  
von weniger als 5,9 m . . . 2438 Schiffe  
„ 6 m bis 8,5 m . . . 22

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:  
für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang: 8 Std. 20 Min.  
„ „ 5,5—6,9 „ „ 10 „ 34 „  
„ „ 7,0—8,5 „ „ 12 „ 15 „  
„ Schleppzüge . . . . . 14 „ 31 „

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:  
in Brunsbüttel eingehend: 20 Min.  
ausgehend: 16 „  
in Holtzenau eingehend: 19 „  
ausgehend: 15 „

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:  
während weniger als der halben Fahrzeit. . . . 291 Fahrzeuge  
„ der halben oder eines grösseren Teiles  
der Fahrzeit . . . . . 295 „

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 2 Tagen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 23.

Hamburg, den 10. Juni.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Eine Segelanweisung aus dem Jahre 1871. — Die 19. ordentliche Genossenschafts-Versammlung der See-Berufsgenossenschaft in Kiel. — Internationale Bestrebungen zur Herbeiführung einheitlicher Vorschriften über die Haftung des Reeder. — Mannschaftsbüchereien. — Hafenerweiterung Antwerpens. — Der Suez-Kanal im Jahre 1904. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Die diesjährige Konferenz des Comité Maritime International

wird bekanntlich im Juni, und zwar vom 14. bis 17., in Liverpool abgehalten werden. Auf der Tagesordnung stehen:

- 1) Zweite Lesung des Vertragsentwurfs, betreffend die Verantwortlichkeit der Reeder. (Die erste Lesung hat auf der Konferenz in Amsterdam stattgefunden.)
- 2) Eigentum an Schiffen und Schiffspfandrecht. Um einen Vertragsentwurf über diesen Gegenstand auszuarbeiten, war von dem Comité Maritime eine Spezialkommission ernannt worden, deren Bericht der Konferenz vorgelegt werden wird.
- 3) Besprechung eines Vorschlages des Holländischen Vereins, nunmehr auch an eine internationale Regelung des Frachtrechtes heranzutreten, zunächst mit besonderer Berücksichtigung der sich auf die Distanzfracht beziehenden Differenzen.

Kollisions- und Bergungsrecht, die beiden früher wiederholt vom Comité erörterten Punkte, waren bekanntlich Gegenstand der Tagesordnung der vom 21. bis 25. Februar in Brüssel abgehaltenen internationalen Regierungskonferenz. In Erinnerung wird noch sein, daß diese Konferenz weder von der englischen noch von der deutschen Regierung beschickt worden war und daß diese »Enthaltsamkeit« den Schiffahrtskreisen beider Länder Anlaß zu verschiedenen Kundgebungen gab. Auf dem Wege, die Regierung zum Verlassen ihres

bisherigen Standpunktes zu bewegen, sind die Mitglieder des englischen Zweigvereins weiter als ihre deutschen Kollegen gekommen. Bot sich doch einer Deputation Gelegenheit zu einer Aussprache mit dem englischen Minister des Auswärtigen, der, wenn er auch gerade nicht die Beteiligung der englischen Regierung an den weiteren, auf den 1. September 1905 festgesetzten Beratungen des Comité Maritime förmlich zusagte, so doch eine wohlwollende Prüfung der Einladung in Aussicht stellte. Den Mitgliedern des Deutschen Vereins bot sich bisher noch keine Gelegenheit zu einer mündlichen Auseinandersetzung mit dem Herrn Reichskanzler. Nur schriftlich konnten sie bis jetzt ihre Wünsche, und zwar im August v. J., unserem Auswärtigen Amte mitteilen. Neuerdings wird eine erneute Vorstellung durch eine Eingabe, unterschrieben von allen Mitgliedern des Vereins, geplant. — Sollte einem Ausschuß von Mitgliedern des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht nun wirklich nicht eine Audienz beim Herrn Reichskanzler ermöglicht werden können? Was allen möglichen Veranstaltern gewährt wird, sogar ausländischen Vertretern der modernen Frauenbewegung, Das sollte einem Verein versagt werden, der zu Mitgliedern die hervorragendsten deutschen Schiffahrtsinteressenten und Juristen zählt? !

#### Mit Art. 26 der Kollisionsverordnung

(vom 9. Mai 1897)

hat sich jüngst das hanseatische Oberlandesgericht aus Anlaß eines Zusammenstoßes zwischen zwei Fischerfahrzeugen beschäftigt. Es galt zu entscheiden,



welches Fahrzeug ausweichen mußte. Das klägerische (A.) fischte mit Grundnetz über Backbordhalsen, das beklagte (B.) hatte sein Grundnetz, wenn es auch aufgeholt war, noch an Steuerbordseite über Bord hängen. Es lag währenddessen bei herabgelassener Fock im Winde und trieb, ohne Fahrt zu machen. War nun, wie von A. behauptet wurde, B. nicht mehr ein Fahrzeug mit dem Wegerechte des Art. 26, dann hatte es nach Art. 17 b auszuweichen. Das Gericht stellt aber in Übereinstimmung mit Sachverständigen fest, daß B. in der vorhin beschriebenen Lage zur Kategorie der fischenden Fahrzeuge gezählt werden mußte. »Denn als ein solches ist ein Fahrzeug, welches mit dem Grundschleppnetz fischt, offenbar nicht nur so lange anzusehen, als das Netz tatsächlich über dem Meeresgrunde geschleppt wird, sondern auch dann noch, wenn das Netz aufgezogen wird, wenn der Fang, während das Netz im Wasser hängt, herausgenommen wird und so lange, bis das Netz an Bord gezogen ist, denn diese Vorrichtungen gehören zum Fischen, so lange ist das Fahrzeug mit Fischen beschäftigt und so lange dauert die behinderte Beweglichkeit und Manövrierfähigkeit fort, welche den Grund für die Ausnahmenvorschrift des Art. 26 hinsichtlich der Ausweichverpflichtung bildet.« Es handelte sich demnach um zwei fischende Fahrzeuge, für die — doch wohl eine Lücke — die Kaiserliche Verordnung keine besonderen Ausweichbestimmungen vorgesehen hat. Mithin muß als Notbehelf Art. 27 in Betracht kommen, wonach stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt und des Zusammenstoßens genommen werden muß. Unter dieser Berücksichtigung war A. schuldig, da es ihm leicht möglich war, dem zurzeit der Gefahr manövrierunfähigen B. aus dem Wege zu gehen.

#### Art. II Abs. 2 des Seestraßenrechts

hat sich aus Anlaß einer Kollision zwischen einem verankerten Torpedoboot und einem fahrenden Dampfer durch das englische Admiralgerecht in einer Beleuchtung gezeigt, in der wir ihn noch nicht betrachtet haben. Der Abs. lautet bekanntlich:

»Ein Fahrzeug vor Anker muß, wenn es fünfundvierzig Meter oder mehr lang ist, zwei solche Lichter führen; das eine Licht im vorderen Teile des Fahrzeugs nicht niedriger als sechs Meter und nicht höher als zwölf Meter über dem Rumpfe, — und das andere Licht am Heck oder in der Nähe des Hecks des Fahrzeugs, mindestens vier und einen halben Meter niedriger als das vordere Licht.«

Um die Vorschriften über die Höhe des vorderen Lichtes erfüllen zu können, muß der vordere Mast mindestens sechs Meter hoch sein; eine Voraussetzung, die bei dem englischen Kriegsfahrzeug nicht zutrifft. Es hatte überhaupt keine Masten, sondern nur Flaggenstangen; die vordere von 7, die hintere von 8 Fuß Höhe. Diese geringe

Höhe der Ankerlichter beeinträchtigte, wie mit dem Führer auch der Lotse des fahrenden Dampfers aussagte, nicht nur ihre Sichtbarkeit, sondern ebenso die Erkennbarkeit ihres Zweckes. Sie wurden vom Dampferpersonal für Lichter von zwei offenen Ruder- oder Segelbooten gehalten, zwischen denen durchgefahren werden sollte. Nicht, weil das Gericht dieser Argumentation zustimmte, sondern weil die britische Kriegsmarine in einer dem Art 11 Abs. 2 analogen Bestimmung die Ankerlichterhöhe von mindestens sechs Meter für ihre Schiffe vorschreibt, erfolgte die Verurteilung des Torpedobootes oder richtiger ausgedrückt, die Verurteilung der Admiralität als des Verfassers einer Bestimmung über Lichterführung, die sich auf dem Torpedoboot gar nicht erfüllen lasse. Der wachthabende Offizier wurde ausdrücklich von jeder Verantwortung frei gesprochen.

#### Über eigentümliche Gebräuche in Portland (Or.)

schreibt ein französischer Reeder englischen Fachzeitschriften. Sein Schiff, eine Bark, hatte am Kai der Portland Gas Company vom 4. Dezember 1904 bis 27. Januar 1905 gelegen, als der erforderliche Ballast eingenommen war und die Bark, klar zum in See gehen, auf einen Schlepper wartete, der sie nach Astoria bringen sollte. Da die erwartete Schlepperhilfe nicht kam, es war um 10 h a. m., ging der Kapitän zum Ausklariere mit dem Bescheid an Land, das Schiff, sobald der Schlepper zur Stelle sei, in die Mitte des Stromes zu legen. Gegen Mittag, als der Kapitän von Land zurückkam, erfuhr er, daß noch kein Schlepper dagewesen war, er ging deshalb mit dem Hinterlassen derselben Order wie am Vormittage wieder an Land, um seine Geschäfte zum Abschluß zu bringen. Um 3 h p. m. erschien ein Schlepper; sein Führer wandte sich an den Steuermann des Seglers in längeren Ausführungen, die der Franzose, weil sie zu schnell gesprochen waren, nicht verstand. Und, ohne eine gegenseitige Verständigung herbeigeführt zu haben, ging der Schlepper von wannen er gekommen war. Am nächsten Morgen, als die Bark auf den Strom holte, wurde ihrem Kapitän eine Rechnung von 425 \$ präsentiert — 25 \$ pro Stunde für 17 Stunden, die das Schiff am Kai, nachdem es seeklar gewesen war, gelegen hatte. Da der Kapitän die Zahlung verweigerte, wurde die Bark um 3 h p. m. desselben Tages mit Arrest belegt und erst wieder freigelassen, nachdem eine Kautions von 500 \$ gestellt worden war. Die Angelegenheit kam vor das ständige Gericht, das am 22. März die Reederei zum Bezahlen von 15 \$ (statt 425 \$) für die siebzehnstündige Liegezeit und zu 169,40 \$ Kosten verurteilte. — Neben den Reedern haben zweifellos auch die Kapitäne Ursache, der französischen Reederei (Société des Voiliers Français)

danke für die Mitteilung der vorstehend geschilderten Erlebnisse zu sein.

### Das Telemobiloskop.

Hierzu wird uns geschrieben:

Herr Ingenieur Hülsmeier-Düsseldorf hat einen Apparat zur Signalisierung des Herannahens, bezw. der Bewegung entfernter metallischer Gegenstände, z. B. Schiffe oder Züge erfunden. Auf dem beobachtenden Schiff etwa sendet ein am Mast vorgesehene Induktorium in sanfter, durch eine kardanische Aufhängung konstant erhaltenen Neigung gegen den Horizont ein durch einen Hohlspiegel und einen Projektionskasten zylindrisch gemachtes Bündel elektrischer Wellen aus, welches, da es sich automatisch dreht, einen bestimmten Kreis der Meeresfläche absucht. Trifft die Strahlung auf ein Schiff, so werden diese Wellen von dessen Metallen reflektiert und gelangen zu einem über dem Sender

angebrachten Empfänger, welcher, von jenem durch eine Metallplatte getrennt, nur auf diesem Umwege angesprochen werden kann. Man erkennt so auch bei unsichtigem Wetter die Richtung, in welcher sich ein fremdes Schiff befindet. Die Entfernung des entdeckten Schiffes kann dadurch ermittelt werden, daß man feststellt, in welcher Vertikalneigung des ausgesendeten Strahlenbündels der Reflex am intensivsten ist. Zu diesem Zwecke kann man entweder den Projektionskasten aus seiner für gewöhnlich feststehenden Normalneigung heben und senken, oder es sind 2 Linsen in dem dann nicht so verstellbaren Kasten vorgesehen, deren Achsen senkrecht drehbar sind, wodurch ebenfalls die Neigung des Strahlenbündels geändert wird. Aus der ermittelten effektivsten Neigung läßt sich dann auf die Entfernung — als eine Funktion derselben — schließen.

## Eine Segelanweisung aus dem Jahre 1871.

W. von Freeden, der derzeitige verdienstvolle Direktor der Norddeutschen Seewarte, hat sie eigenhändig geschrieben und dem Führer der Hamburger Bark »Therese«, Kapt. C. Jensen, zugestellt. Wenn wir sie, die uns handschriftlich vorliegt, hier wiedergeben, dann geschieht es einmal aus Pietätsgründen gegen den früheren Herausgeber der »Hansa«, dann aber auch, um sie an dem Stand der heutigen Auffassung zu prüfen, um zu untersuchen, ob die Ratschläge, die den Schiffsführern vor 34 Jahren gegeben wurden, sich wesentlich von den gegenwärtigen Anweisungen unterscheiden. Zunächst die Wiedergabe des Schriftstückes:

Hamburg, den 29. Juli 1871.

### Segel-Anweisung

für die Hamburger Bark »Therese«, Kapt. C. Jensen, in Firma B. Boosen zu einer Reise von Hamburg nach Hongkong.

*Annahme:* Das Schiff werde Aug. 1. segelfertig und sei Mitte Aug. unter Lizard.

1. *Vom Kanal zur Linie:* Gehen Sie gleich, aus dem Kanal kommend, ziemlich südlich weg, damit Sie

45° N	in	11°—12° W
40° »	»	14°—15° »
35° »	»	17°—18° »
30° »	»	20°—21° » schneiden.

So finden Sie den Passat am schnellsten. Dann herunter 15° N in 26°—27° W, selbst noch 12° » » 26° West und nun mit dem dort stehenden SW-Winde mit Steuerbordhalsen nach 4° N in 20°—19° W und von da über den andern Bug zur Linie in 25° W etwa. So sind Sie in 30 Tagen dort, es ist September 15.

2. *Von 0° Breite nach 0° Länge:* Gut und voll weg, ohne mehr Länge zu verlieren als nötig; von 15° S an werden Sie wohl schon recht Süd vorliegen können und südlich von 25° S mit den nach N und NW herumholenden Winden langsam, von 30° S an energisch Ost aufgehen, um 0° Ost in 39° Süd zu schneiden. In 22 Tagen zu durchsegeln, es ist Oktober 7.

3. *Von 0° Länge bis 80° Ost:* Um Aufenthalt am Cap tunlichst zu vermeiden und doch nicht weiter südlich zu gehen, so daß Sie in die Nebelregionen des südindischen Ozeans geraten, rate ich Ihnen, den Meridian des Caps in 43°—44° Süd und 25° O in 44° Süd zu passieren, um auf diesem Parallel Ihre Länge abzuségeln. Wenigstens schneiden Sie noch 50° Ost in 44° Süd und stechen nun ganz allmählich auf, so daß Sie 80° Ost in 41° Süd passieren. Dazu gebrauchen Sie 21 Tage, es ist Oktober 28.

4. *Von 80° Ost bis zur Passage der Sunda-Inseln:* Da Sie Mitte November erst dort sind, so müssen Sie Ost um, das leidet keine Frage. Ob Sie nun durch Lombok-, Allas- oder selbst Omlay-Passage gehen, die alle drei fast gleich rein sind, hängt von der Gelegenheit südlich der Straßen ab. Haben Sie raumen Passat gefunden, der Ihnen bequem gestattet, Dana, auch Hockie-Eiland genannt, zu machen, so stehen Sie sich durch die Omlay-Passage insofern besser, als Sie gegen alle kommenden Chancen mehr Luv haben. Nehmen wir also an, daß Sie durch Omlay-Passage wollen, können Sie nicht durch,

so können Sie noch immer nach Allas- oder Lombok-Passago abhalten. Nachdem Sie also 80° Ost in 41° Süd passiert sind, sollten Sie noch, solange Sie südlich vom Passat sind, gut auf Länge wogearbeiten. 90° Ost in 38° Süd schneiden, jetzt aber kräftiger Norden aufgehen, ohne gerade Scheu vor der Küste von Neu-Holland zu haben (Schiffe bekommen oft Dirk-Eiland in Sicht) und 30° Süd in 103° Ost

20° > > 112° >

10° > schon jenseits Dana (Hockie) Island passieren. Achten Sie dabei, wie schon von 20° Ost nach 60° Ost, so jetzt wieder von 105° Ost bis 112° Ost, auf den Strom. Jener ist warm, dieser kalt. In 19 Tagen dürften sie dort sein, es ist November 10.

5. *Von der Omlay-Passago nach Hongkong:* Ihr einziges Ziel sei jetzt, bis zu 10° N mindestens Breite und nur Breite zu machen. Also herauf nach Boero-Eiland, dann NO weg unter Obi mayor durch nach der Gilolo-Passago, und wenn Sie nun freie Hand haben, so riskieren Sie nicht, mehr Ost holen zu wollen, sondern stehen Norden auf binnen 130° Ost, so gut es irgend geht. Der Ostwind hilft Ihnen so längs den Philippinen hin, Strom ist mit Ihnen und können Sie dreist bis nahe unter Land Kurs halten, in welchem letzteren Fall Sie allerdings bedenken müssen, daß der sonst nördliche Strom oft durch die vielen Straßen zwischen den Inseln nach Westen setzt. So kommen Sie ohne große Mühe nördlich Cap Engano und laufen dann durch eine der Straßen in die Chinesische See und sind hoch genug, um Hongkong aufzuliegen. In 34 Tagen dort, so ist es noch nicht Weihnachten.

Glückliche Reise!

W. v. Freeden.

Läßt sich im allgemeinen gegen den von v. Freeden vorgeschlagenen Weg nichts erhebliches sagen, so muß — wie uns von berufener Seite, die wir um Rat gefragt haben, mitgeteilt wurde — gegen die Anweisung heute, wiewohl gegen alle Anweisungen damaliger Zeit, geltend gemacht werden, daß sie den Schiffsführer zu wenig auf die bei der einzelnen Reise immer auftretenden *Abweichungen von den mittleren Wind- und Wetterverhältnissen* aufmerksam macht und somit zu wenig auf Ausnutzung der gerade angetroffenen Verhältnisse vorbereitet und hinweist, daß sie zuviel Gewicht auf ganz bestimmte Schnittpunkte legt, so daß der Kapitän zu der Meinung kommen kann und wird, er müsse die Schnittpunkte unter allen Umständen einhalten. Diese Art der Segelanweisungen steckte die Schiffsführer in Anbetracht der damals noch wenig verbreiteten Kenntnisse

über das Wesen der physikalischen Vorgänge auf den Ozeanen leicht in eine Art Zwangsjacke. Eine gute Segelanweisung soll dagegen dem Kapitän immer die volle Entschließungsfreiheit geben und ihn durch Aufklärung nicht bloß über die mittleren, sondern auch über die besonderen Wetterlagen zum Herren der Sachlage machen.

Dem Gedanken, wie er hier kurz ausgesprochen ist, hat Herr Dr. Gerhard Schott, Abteilungsvorstand in der Seewarte, kürzlich in einer längeren, lesenswerten Abhandlung über: *»Die transozeanische Segelschiffahrt der Gegenwart«* in der *»deutschen Monatsschrift für das gesamte Leben der Gegenwart«* ausführlicher Ausdruck gegeben.

Nachdem er ausgesprochen hat, daß die für die drei großen Weltmeere festgestellten mittleren prozentualen Häufigkeiten der Windrichtungen, die Lagen der Passat- und Monsungrenzen, die Bahnen der Stürme und Orkane, die mittleren Richtungen und Schnelligkeiten der Meeresströmungen etc. dem Kapitän unter stillschweigender Voraussetzung mit auf die Reise gegeben werden, daß er diesen Mittelworten entsprechende oder doch wenigstens nicht weit davon abliegende Verhältnisse antrifft — fährt er fort:

»Aber diese unter Berücksichtigung der mittleren Zustände berechneten Seglerwege können und sollen auch nicht unter allen Umständen eingehalten werden; denn die Situation von Wind und Wetter weicht doch im Einzelfalle oft sehr stark vom Mittel ab. Der Seemann hat überhaupt nicht die Garantie, auf den mittleren Wegen, wie sie besonders Maury und v. Freeden im Beginn der meereskundlichen Studien als erste Grundlage mit Recht empfahlen, immer die beste zurzeit auftretende Gelegenheit zum Vorwärtskommen anzutreffen; manchmal kann er die mittleren Wege überhaupt nicht einhalten. Deshalb bemühen sich die nautisch-wissenschaftlichen Institute der heutigen Zeit auch nach der Richtung, alle intelligenten Schiffsführer darüber zu unterrichten, wie man an Bord an der Hand der jeweiligen Beobachtungen über Windrichtung, Winddrehung, Gang des Barometers usw. ein Bild von der augenblicklichen Wetterlage über einem größeren Meeresgebiet gewinnt und demgemäß seinen Kurs einrichtet. Unsere Segelschiffsführer sollen nicht nach bestimmten schematischen Vorschriften darauf losfahren, sondern selbständig denken und handeln, und gerade die deutsche Handelsmarine besitzt eine ganze Reihe der tüchtigsten Kapitäne, welche mit den *»Depressionen«* und *»Hochdruckgebieten«* der ozeanischen Witterung im Verfolg der Anweisungen durch die Seewarte äußerst geschickt umgehen, geschickter vielleicht wie manche gelehrten Wetterhähne an Land, und welche demgemäß einen unter Umständen ganz gewaltigen Vorsprung vor Mitseglern, die ohne



solche Anweisungen fahren, gewinnen. Beispiele dafür liegen zahlreich vor, sie betreffen besonders die Fahrt vom Englischen Kanal südwärts bis zum Gebiet des Nordost-Passates und die Fahrt um das Kap Horn; ein näheres Eingehen hierauf würde uns aber zu sehr in eine wissenschaftliche Erörterung

hineinführen und ist deshalb an dieser Stelle nicht wohl möglich. Jedenfalls erhält — dies darf man ruhig aussprechen — gerade die heutige trans-ozeanische Segelschiffahrt durch wohlverstandene Anwendung der Wissenschaft auf die Praxis eine erhebliche Stütze in ihrem Fortbestand.«

## Die 19. ordentliche Genossenschafts-Versammlung der See-Berufsgenossenschaft in Kiel.

In großer Anzahl waren die Delegierten, Regierungsvertreter und eingeladenen Gäste in Kiel erschienen, um der Genossenschaftsversammlung und den ihr folgenden Veranstaltungen beiwohnen zu können. Darf die für den 3. Juni in Aussicht gestellte Besprechung der Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse auch wohl als hauptsächlichste Erklärung für die zahlreiche Beteiligung gelten, so fand sich am Tage vorher doch schon eine große Gesellschaft zusammen, um, wie es programmäßig vorgesehen war, sich an der Besichtigung der Germania-Werft und eines Linienschiffes beteiligen zu können. Ihre Hoffnung, etwas belehrendes und anregendes kennen zu lernen, wurde nicht getäuscht. Sie konnten in der Werft mit ihrem gewaltigen Betriebe modernsten Stiles eine unserer ersten Schiffbaustätten und in S. M. S. »Schwaben« eines unserer herrlichsten Kriegsschiffe bewundern. Dank dem liebenswürdigen Entgegenkommen der Werftleitung und des Schiffskommandos bot sich den Besuchern Gelegenheit, unter sachkundigster Leitung ihren Erfahrungskreis bedeutend zu erweitern und sich als Deutsche mit Deutschen über den Fortschritt unserer Schiffbauindustrie sowie über den Schmelz unserer Kriegsflotte und ihres Personals zu freuen. Den Besichtigungen folgte am Abend eine zwanglose Zusammenkunft der Delegierten und Gäste im Garten der Seebadeanstalt in Kiel.

An der am 3. Juni in der Aula der Marine-Akademie abgehaltenen Genossenschaftsversammlung nahmen unter sehr zahlreicher Beteiligung von Delegierten und Gästen als Vertreter der Regierung teil: vom Reichsversicherungsamt Präsident Gaebel, Geh. Regierungsrat Hanow, Regierungsrat Dr. Pietsch; vom Reichsmarineamt Korvettenkapitän Loran; vom Bildungswesen der Marine sein Inspekteur Vizeadmiral Exz. Freiherr v. Arnim; von der Deutschen Seewarte ihr Direktor Herr Admiral Herz; von einigen Seeämtern ihre Vorsitzenden.

Nachdem Herr Rich. C. Krogmann, Hamburg, der als Vorsitzender der Genossenschaft die Versammlung leitete, die anwesenden Regierungsvertreter begrüßt hatte, wurde in die Erledigung der Tagesordnung geschritten.

1) Wahl von 2 Beisitzern und 2 Schriftführern. Gewählt wurden die Herren Senator Wessels, Bremen und Dethleffsen, Flensburg, zu Beisitzern und die Herren Rodenacker, Danzig und Meyer, Papenburg, zu Schriftführern.

2) Wahl einer Kommission von 3 Mitgliedern zur Prüfung der Legitimation der Erschienenen. Gewählt wurden die Herren Direktor Nolze, Bremen, Direktor Piper, Stettin und Kommerzienrat Preuss, Königsberg.

3) Protokoll der 18. ordentlichen Genossenschaftsversammlung vom 4. Juni 1904. Auf die Verlesung wurde, da es den Delegierten bekannt war, verzichtet.

4) Jahresbericht und Rechnungsablage für 1904. Aus dem umfangreichen Jahresbericht, der in großer Anzahl von Exemplaren den Erschienenen zugänglich gemacht worden war, entnahm der Vorsitzende mehrere Stellen. Unter anderem wies er auf die erfreuliche Tatsache hin, daß die See-Berufs-

genossenschaft wiederholt von der Reichsregierung, sowie von verschiedenen Bundesregierungen der Seeuferstaaten auch außerhalb des Rahmens ihrer auf berufsgenossenschaftlichem Gebiete liegenden Aufgaben zur Erstattung von Gutachten über die deutsche Seeschiffahrt berührende Fragen mehr allgemeiner Natur aufgefordert worden sei. Das rego Interesse auswärtiger Staaten für das Unfallversicherungsgelbiet der Seelente ist durch Entsendung von Regierungskommissaren bekundet worden. Ferner wies Herr Krogmann auf die von der See-Berufsgenossenschaft laut § 159 Abs. 5 des Seeunfall-Versicherungsgesetzes allein zu tragenden Verwaltungskosten der zur Durchführung der Unfallversicherung im Kleinbetriebe der Seeschiffahrt sowie in der See- und Küstenfischerei errichteten, über ein völlig selbstständiges Vermögen verfügenden Versicherungsanstalt als auf eine ungerechtfertigte Belastung hin. Beifällig wurde auch die dem Rechnungsbericht entnommene Mitteilung aufgenommen, wonach der Bruttogehalt eiserner Segler um 196 pZt. seit 1888 zugenommen habe. Gleiches Interesse begegnete der Bekanntgabe, daß die See-Berufsgenossenschaft, um unglaublichen Gerüchten den Boden zu weiterem Umsichgreifen zu entziehen, eine Liste der seit den letzten Jahren verschollenen Schiffe nebst Angaben über ihre Seetüchtigkeit beim Abgang aus dem letzten Hafen veröffentlicht habe. Allgemeine Zustimmung fand der Vorsitzende ferner, als er nach der Schilderung, daß ein nach deutscher Tiefladelinie beladenes Schiff von englischen Beamten beim Weggehen aus einem englischen Hafen am Ausgehen verhindert worden sei, die dringende Forderung aufstellte, daß England die deutsche Ladelinie anerkennen solle. Dieselbe Erwartung hege auch unsere Regierung, die von der englischen die Anerkennung der deutschen Tiefladelinie gefordert habe, ohne bisher eine bestimmte Antwort erhalten zu haben. Eine für englische und deutsche Schiffe gemeinsame Tiefladelinie, wie sie die englische Regierung anscheinend erstrebe, hält der Vorsitzende nicht für opportun, weil England dann infolge seines maritimen Übergewichts eine Adoption seiner Freibordregeln anstreben würde; eine Perspektive, der sich die See-Berufsgenossenschaft in Anbetracht ihrer großen Vorarbeiten um unsere Tiefladelinie entschieden verschließen müsse.

5) Wahl eines Ausschusses von 3 Mitgliedern und 3 Ersatzmännern zur Prüfung der Jahresrechnung für 1905. Es wurden gewählt zu Mitgliedern die Herren Ludwig Sander, Direktor Herz und Direktor Merck, zu Ersatzmännern die Herren Direktor Pepper, Amsinck und Overbeck.

6) Feststellung des Etats für 1906. Der Etat wurde nach einigen Erläuterungen des Vorsitzenden ohne Widerspruch genehmigt.

7) Wahl von 4 Mitgliedern des Genossenschaftsvorstandes und 4 Ersatzmännern an Stelle der turnusmäßig ausscheidenden Herren. Gewählt wurden auf Vorschlag von Herrn Rodenacker, Danzig, die Herren Richd. C. Krogmann, Hamburg, H. C. Dethleffsen, Flensburg, P. van Rensen, Emden, Kommerzienrat F. Gribel, Stettin; zu Ersatzmännern die Herren Otto Harms, Hamburg, H. Schuldt jr., Flensburg, Jos. L. Meyer, Papenburg, Direktor C. Piper, Stettin.

8) *Wahl des Vorsitzenden und seines Stellvertreters für das Jahr 1906.* Der Vorschlag von Herrn Senator Wessels Herrn Rich. C. Krogmann, Hamburg, zum Vorsitzenden und Herrn Direktor Wolff, Hamburg, zu seinem Stellvertreter wieder zu wählen, wurde mit Beifall einstimmig angenommen.

9) *Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse.* Der Vorsitzende ging in längeren interessanten Ausführungen auf die Entstehungsgeschichte und den bisherigen Entwicklungsgang der Kasseneinrichtung ein, beleuchtete insbesondere die sämtlichen Gründe, welche für sowie auch gegen das Projekt sprachen, gab zum Schlusse aber seiner Überzeugung dahin Ausdruck, daß die Kasse sowohl im Interesse der Seeleute wie der Reeder errichtet werden müsse. — Nach Herrn Krogmann widmeten die anwesenden Vertreter des Reichsversicherungsamts, insbesondere auch Herr Präsident Gaebel der geplanten Einrichtung warm empfehlende Worte, wobei sie namentlich auch auf die finanzielle Tragweite der Vorlage in ausführlicher Weise eingingen. Nachdem sodann auch Herr Dethleffsen, Flensburg für das Projekt eingetreten war und Herr Direktor Schauseil an der Hand rechnerischer Unterlagen die ziffermäßige Belastung, welche die einzelnen Reedereien voraussichtlich treffen wird, kargestellt hatte, wurde, ohne daß sich ein grundsätzlicher Widerspruch gegen die Vorlage aus der Mitte der Versammlung erhob, einstimmig beschlossen, die Einzelheiten des vorgelegten, erst vor wenigen Wochen fertiggestellten neuen Satzungsentwurfes in den einzelnen Sektionen einer näheren Besprechung noch zu unterziehen und sodann endgültig zu diesem Entwurf in einer im Herbst d. J. einzuberufenden außerordentlichen Genossenschaftsversammlung Stellung zu nehmen.

10) *Bestimmung des Ortes der nächsten Genossenschaftsversammlung.* Als Ort der nächsten Genossenschaftsversammlung wird Trier gewählt.

11) *Etwaige bis zum 26. Mai cr. eingegangene Anträge von Mitgliedern.* Der Vorsitzende gab bekannt, daß der Vorstand beschlossen habe neben den „Hambg. Nachr.“ auch die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift zu Veröffentlichungen der See-Berufsgenossenschaft zu verwenden, ein Beschluß, der die Zustimmung der Versammlung fand.

Nach der Genossenschaftsversammlung kamen ihre Teilnehmer an Bord eines Schnelldampfers der Linie Kiel-Korsör

zusammen, um von Kiel aus nach Flensburg zu fahren. Eine von herrlichstem Wetter begleitete Reise, auf der die See-Berufsgenossenschaft und ihre Gäste von den Kieler und Flensburger Reedereien in vornehmer Weise bewirtet wurden. Am Abend desselben Tages fand in den Räumen der „Neuen Harmonie“ zu Flensburg ein Festmahl statt, ausgezeichnet durch gute Reden. Als erster nahm Herr Richd. C. Krogmann das Wort zu einem zündenden Kaiserhoch. Indem er auf den bekannten Ausspruch des Monarchen verwies: „Das Fabeln ist leicht an die Stange gebunden es kostet aber viel es herunterzuholen“ pries er Kaiser Wilhelm als weitblickenden Herrscher und schildert seine umfassende Regierungstätigkeit an der Hand mehrerer Begebenheiten aus jüngster Zeit. Habe der Kaiser, den die Welt einst den Großen nennen werde, die Deutschen das Salz der Erde genannt, dann sei Wilhelm II. das Salz Deutschlands, denn er sei notwendig für unser heutiges modernes Deutschland wie das Salz notwendig sei für die Erhaltung des Menschen. Die Nachwelt wird Kaiser Wilhelm II. preisen als echt deutschen Kaiser, denn er sei deutsch in der Verehrung der Frau, in seinem Idealismus und in glühender Liebe zum Vaterlande. Die von Begeisterung getragenen Worte klangen in ein Hoch auf S. M. aus, in das die Tischgesellschaft stürmisch einstimmte.

Als zweiter Redner nahm Herr Dethleffsen, Flensburg, das Wort zu einem warm empfundenen Toast auf das Reichsversicherungsamt, dessen väterliche Stellung zur See-Berufsgenossenschaft er eindrucksvoll und humoristisch zu schildern verstand. Herr Präsident Gaebel dankte für die Ehrung und widmete der sozialpolitischen Tätigkeit der See-Berufsgenossenschaft ehrende Worte der Anerkennung und nannte sie vorbildlich für alle Kulturstaaten der Welt. Es folgte noch eine Reihe weiterer hochinteressanter Toaste, insbesondere der Herren Senator Wessels und Korvettenkapitän Loran.

Am nächsten Tage wurde die Fahrt mit dem Schnelldampfer der Kiel-Korsör Linie von Flensburg fortgesetzt und durch den Alsensund bis nach Apenrade ausgedehnt. Von einer Besichtigung des Knivsborges, wie sie nach dem Programm in Aussicht genommen war, mußte des regnerischen Wetters halber Abstand genommen werden. Hierauf wandte der Dampfer seinen Kurs wieder nach Kiel, dem Endziel zu, wo die Teilnehmer auseinander gingen.

## Internationale Bestrebungen zur Herbeiführung einheitlicher Vorschriften über die Haftung des Reeders \*).

Der Vortragende schilderte die Mißstände, die sich aus der Verschiedenheit der Seegesetze der einzelnen Nationen ergeben und wies darauf hin, daß die vorwärtstrebende Entwicklung des Verkehrs die Notwendigkeit des Ausgleiches der verschiedenen nationalen Seegesetzgebungen für den internationalen Verkehr immer mehr hervortreten lasse. Die einzelnen Staaten als solche haben sich nie sonderlich bemüht, diese Schwierigkeiten zu beseitigen, wohl aber haben sich Vereinigungen Privater mit der Frage eines Ausgleiches der Seegesetzgebungen für den internationalen Verkehr eingehend beschäftigt. Der Redner schilderte in kurzen Zügen das Wesen dieser einzelnen älteren Vereinigungen, deren Tätigkeit bislang von praktischen Resultaten nicht begleitet gewesen ist.

Weit größere Aussicht, praktische Erfolge zu erringen, bietet das in den neunziger Jahren gegründete Comité Maritime international mit seinen nationalen Zweigvereinen. Zweck

und Ziel dieser Vereinigung ist, für internationale Konflikte neues, internationales Recht zu schaffen und die beteiligten Staaten zu veranlassen, die von ihr ins Leben gerufenen Gesetzentwürfe zum Gegenstande von Staatsverträgen zu machen. Das Comité Maritime hat sofort bei Beginn seiner Tätigkeit den Fragen nach Art und Umfang der Haftung des Reeders besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Bevor der Vortragende die nach dieser Richtung hin vorgenommenen Arbeiten des Comité Maritime besprach, gab er der Versammlung zunächst einen kurzen scharf umrissenen Überblick über die historische Entwicklung der Grundsätze über die Reederhaftung und die einzelnen darauf in den verschiedenen Ländern aufgebauten Systeme. Das Comité Maritime ist davon ausgegangen, daß der Reeder bei eigenem Verschulden jedenfalls unbeschränkt zu haften habe, bei Verschulden seiner Leute jedoch eine Beschränkung seiner Haftung diskutabel sei. Für die innere Berechtigung der Beschränkung spricht der Umstand, daß der Reeder dem Schiffer die Ausführung seiner Geschäfte überlassen muß, daß ihm die Möglichkeit steter direkter Einwirkung fehlt, er seines Schiffes

\*) Vortrag des Herrn Rechtsanwalt Dr. Finke im Nautischen Verein zu Bremen; mit Erlaubnis des Vortragenden nach der Weser-Zeitung.



«...ist immer mächtig ist.» Der Redner führte des näheren aus, daß der Hauptgrund, der für die Beschränkung der Reederhaftung spreche, ein wirtschaftlicher sei. Die Großartigkeit der modernen Reedereibetriebe erfordere eine Dezentralisation der Geschäftstätigkeit; dieser Dezentralisierung der Geschäftstätigkeit aber entspreche eine Dezentralisierung auch der rechtlichen Verantwortlichkeit; es hänge heutzutage auch der Betrieb der großen Reedereien mit dem Schicksal vieler wirtschaftlich eng zusammen, noch immer mache sich darin der genossenschaftliche Zug des deutschen Mittelalters fühlbar, der es verlange, daß nicht einer der Reeder unbeschränkt hafte, sondern daß das Schiff als eine Einheit, ein besonderes Ganzes außerhalb des allgemeinen Rechtes gestellt werde. Gegen diese letztere Auffassung haben sich Angriffe erhoben. Es hat nicht an Leuten gefehlt, die den Reeder nicht besonders behandelt wissen, sondern ihn gerade so haften lassen, wie andere Gewerbetreibende. Der Redner führte im einzelnen aus, daß diese Angriffe weder juristisch noch wirtschaftlich zu begründen seien und er erklärte, daß dieselben im Comité Maritime auf internationalem Gebiet und im Nautischen Verein — auf nationalem, mit Entschiedenheit abgewiesen seien.

Das Comité Maritime hat im weiteren Verlaufe seiner Arbeiten eine Einigung der verschiedenen Nationen insoweit herbeigeführt, als dem haftenden Reeder die Möglichkeit gegeben ist, im internationalen Verkehr sich von weiterer Haftung zu befreien 1) durch Abandon des Schiffes und der Fracht, oder 2) durch Abandon des Wertes von Schiff und Fracht, oder 3) durch Zahlung einer nach der Tonnenzahl des Schiffes zu berechnenden Summe. In dieser Regelung liegt eine Vereinigung des französischen, nordamerikanischen und englischen Haftsystems. Diese Art der Haftung nun, so hat das Comité Maritime weiter beschlossen, soll Platz greifen in Fällen der Haftung des Reeders aus rechtswidrigen Handlungen seiner Leute in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen; sie soll ferner

auch Anwendung finden in Fällen, in denen der Reeder haftet aus von ihm selbst beschlossenen, aber vom Schiffer ausgeführten Rechtsgeschäften, sowie aus vom Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossenen Geschäften. Diese Gedanken und Prinzipien sind bereits in einem Vertragsentwurfe niedergelegt. Der Redner führte jedoch des weiteren aus, daß es höchst zweifelhaft sei, ob die Aufnahme der beschränkten Haftung aus Verträgen nicht werde gestrichen werden; diese Aufnahme sei inopportun, da es zweifelhaft sei, ob die gesetzgebenden Körper mancher Länder, vornehmlich Englands, als letzte Instanz diesen Schritt mitmachen würden, der sie trennen werde von ihrem ganzen bisherigen Standpunkt; im Seerecht müsse gerechnet werden mit konservativen Anschauungen und durch Berücksichtigung dieser bei den vorgesezten Zielen die Gefahr vermieden werden, daß jede Einigung zerfalle. Es sei aber auch unnötig, die Haftung des Reeders aus dem Tarifvertrage internationaler Regelung zu unterstellen, da der Reeder seine Haftung gegenüber Vertragsparteien rechtzeitig selbst durch Vertragsklauseln regeln könne. Nur die Fälle, in denen der Reeder Personen gegenüber hafte, die zu ihm erst in dem die Haftung begründenden Momente in Rechtsbeziehungen treten (Kollisionen und Hilfeleistung) verlangten internationale Regelung. Auf diesem Gebiete aber werde eine Einigung erzielt werden. Der Vortragende besprach die bisher erreichten Resultate; die Zwecke und nächsten Ziele des Comité Maritime. Nicht eine Gleichmacherei ist anzustreben »certes la beaute des choses n'est pas dans l'uniformité«. Eine allgemeine Einigung aller Seegesetze ist ein Traum, dessen Realisierung vielleicht gar nicht im Interesse der Nationen liegt. Die Forderung der Gerechtigkeit, durch Schaffung neuer Regeln nur für den internationalen Verkehr Mißstände zu beseitigen, kann nur erfüllt werden, wenn die Liebe zur Sache sich mit weiser Mäßigung verbindet.

## Mannschaftsbüchereien an Bord.

Am 22. Mai hielt der Dozent der Nationalökonomie an der Danziger Technischen Hochschule Professor Dr. Thieß auf der Sommersammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Danzig einen Vortrag über Mannschaftsbüchereien an Bord. Der Vortrag, der bei den Hörern allgemeiner Zustimmung begegnete, liegt bereits als Manuskript gedruckt vor. Eine originale, sehr anregende Studie, nicht nur für die nächst beteiligten Reeder, Seeleute und Schiffbauer, sondern allgemein sozialpolitisch interessant. Thieß tritt warmherzig dafür ein, die »Zufriedenheit und das Glücksgefühl von 60 000 deutschen Seeleuten durch geeignete geistige Beschäftigung und Lektüre zu erhöhen, ihre Lebensbedingungen zu verbessern.« Er weist im einzelnen nach, daß technische, dienstliche, finanzielle, psychologische oder sonstige Schwierigkeiten einer allgemeinen systematischen Einführung der Mannschaftsbibliotheken nicht im Wege stehen, im Gegenteil, gerade dienstliche, psychologische und sozialpolitische Momente die allgemeine Verbreitung der Mannschaftsbibliotheken auf allen deutschen Schiffen zweckmäßig und wünschenswert erscheinen lassen. Eine Fülle praktischer Beobachtungen wird überzeugend zu diesem Nachweis herangezogen; zumeist sind es Erfahrungen, die der Verfasser zur Zeit seiner Tätigkeit als Leiter des Literarischen Bureaus der Hamburg-Amerika Linie persönlich machen konnte. Mit spezieller Bezugnahme auf diese seine Tätigkeit macht er u. a. folgende interessante Mitteilungen über die Entstehungsgeschichte und die gegenwärtige Regelung der Bibliothekenfrage bei der Hamburg-Amerika Linie:

»Unsere größte deutsche Reederei, die Hamburg-Amerika Linie, hat seit einigen Jahren eine ganze Reihe von Mannschaftsbüchereien ausgegeben. Der Kapitän eines westindischen

Dampfers kam als erster mit dem Wunsche an das Literarische Bureau, es möchte ihm für die Mannschaft eine Anzahl ausgearbeiteter Kajütsbücher zur Verfügung gestellt werden. Er erhielt eine kleine Bücherei. Schon nach der ersten Reise tauschte er sie um: sie sei völlig ausgelesen, da viel daraus vorgelesen oder in größerem Kreise gleich wiedererzählt worden sei. Er wolle nie wieder ohne Bibliothek fahren. Seine Mannschaft sei wie ausgewechselt gewesen: friedlich und verträglich und dienstwillig und zufrieden wie nie. In den kleinen Fiebernestern, den Stationen seiner Rundreise, in denen sonst oft der Ärger mit dem Anlandgehen, der Trunkenheit und der Erkrankung von Mannschaften dem Schiffsführer den Kopf warm gemacht habe, sei diesmal gar keinem eingefallen, an Land zu gehen. Die Dienstfreien hätten sich ein Sonnensegel gespaant und alle während der Freizeit auf Deck gelesen oder einem Vorleser zugehört.

Die Direktion der Gesellschaft gab ihren Kapitänen und Schiffsoffizieren die günstigen Erfahrungen bekannt und teilte mit, sie würde bereit sein, auf jedem in weiter Fahrt befindlichen Schiffe, dessen Kapitän sich für die Verwaltung und ordnungsmäßige Benutzung interessieren wolle, eine Mannschaftsbücherei aufzustellen und regelmäßig auszutauschen. Darauf fanden sich allmählich eine ganze Anzahl von Schiffsführern, ersten Offizieren und ersten Maschinisten, die der Mannschaftslektüre ihr persönliches Interesse zuwandten und die Mannschaftsbüchereien bei sich einführten. Wie der erste Kapitän, der die Bücherbenutzung einführte, ließen auch eine Anzahl von anderen Kapitänen, Offizieren und Ingenieuren sich die Mühe nicht verdrießen, selbst sich einzulesen und die einzelnen Leser mit Liebe und Verständnis in der Auswahl



der Lektüre zu beraten. Fast alle, die die Wirkung der Einrichtung praktisch kennen gelernt haben, blieben ihre Anhänger, und wenn ein Kapitän oder erster Offizier, der eine Bibliothek hatte, auf ein anderes Schiff kommt, so reklamiert er schleunigst auch für dieses eine Büchersammlung. Nach einer neuen Aufstellung haben schon 23 Schiffe der Gesellschaft solche Mannschaftsbüchereien von durchschnittlich 65 bis 70 Bänden, von denen die Mehrzahl deutsch, eine Minderzahl englisch sind. Durch eine Verfügung der Direktion hätte freilich die Einrichtung sofort auf allen Schiffen eingeführt werden können, und die Geldfrage hätte in dieser Sache sicherlich keine Rolle gespielt. Aber durch die jetzige Art des Verfahrens ist es erreicht worden, daß die Bücherei nirgends als Mehrarbeit und unbequeme Schererei empfunden und damit die Benutzung vernachlässigt und diskreditiert worden ist. Sondern wo jetzt Bücher sind, werden sie über-

all klar als eine dankenswerte Extradarbietung für die Besatzung erkannt und als wichtiges Hilfsmittel zur Erhaltung guter Stimmung und Gesinnung in der Mannschaft geschätzt.

Ein wertvoller Bestandteil dieser Büchereien sind noch immer ausrangierte Kajütsbücher. Die beliebtesten Romane und Novellen der deutschen und englischen Literatur werden naturgemäß in den Kajüten zuerst etwas unansehnlich und wandern so am häufigsten in die Mannschaftsräume. Sie genießen auch dort eine unverminderte Beliebtheit. Dazu werden aber gebundene Jahrgänge von Unterhaltungszeitschriften neu beschafft, ferner Broschüren und Bücher über Schifffahrt, Seewesen, sowie über die Geschichte und die großen Gesellschaftsreisen der Hamburg-Amerika Linie selbst. Auch diese werden eifrig studiert, sie fördern die Liebe der Leser zu ihrem Beruf und zu ihrer Stellung und das Verständnis dafür.

## Hafenerweiterung Antwerpens.

Die seit langem schwebende Frage der Erweiterung des Antwerpener Hafens hat neuerdings einen, wie es scheint, entscheidenden Schritt zur Lösung genommen.

Der Lauf der Schelde bei Antwerpen vollzieht sich in der Form eines S. Die Stadt liegt am östlichen Flußufer an der konkaven Seite des unteren Teiles des »S«. Der Fluß hat auf der 70 bis 80 km langen Strecke von Antwerpen bis zum Meer kein nennenswertes Gefälle, dagegen einen starken Gezeitenstrom, der große Sandmassen auf- und abbewegt und nach einem natürlichen Gesetz auf der konkaven Uferseite in stärkerer Strömung die größere Fahrtiefe unterhält, auf der konvexen Seite dagegen das Bett durch Sandablagerung verflacht. Unterhalb der Stadt wechselt die Fahrrinne, die »passe«, der Gegenkurve entsprechend nach dem westlichen (flandrischen) Ufer des Flusses. Soweit sich die »passe«, die Fahrrinne, an der östlichen Seite, der Stadtseite, hinzieht und Anlegeplatz von hinreichender Tiefe bietet, ist fast der ganze Raum bereits mit Kais versehen worden. Außer diesen Kais stehen ältere Bassins, gleichfalls auf der Ostseite des Flusses, zur Verfügung, die durch zwei Schleusen zugänglich sind.

Der Verkehr fordert die Vermehrung der Kaiplätze sowohl am Fluß, wie durch Bau neuer Bassins.

Die Frage, wie zu dieser Erweiterung des Hafens das nördlich unterhalb der Stadt gelegene, von dem Strome in dem oberen Bogen des »S« umflossene, unbebaute Gebiet dienstbar gemacht werden kann, bildet seit länger als einem Jahrzehnt den Gegenstand von Meinungsverschiedenheiten zwischen Regierung und Stadtverwaltung.

Die Regierung vertrat das bekannte Projekt der »grand coupure«, d. h. eines Landdurchschnitts in Form einer Ausdehnung des unteren S-Bogens in leicht geschwungener Kurve, von dem jetzigen nördlichen Endpunkte der Hafenanlagen (Anstruweel) bis zum Endpunkte der Gegenkurve (Kruisschans) und unter Schließung dieser Gegenkurve. Zweck der »grande coupure« ist nicht sowohl eine Wegekurzung, als vielmehr die Erhaltung der Fahrrinne auf dem östlichen Flußufer durch Vermeidung der Gegenkurve. Die Stadt bekämpfte diesen Plan aus technischen Gründen. Sie bezweifelte, daß sich das Gesetz der natürlichen Erhaltung einer tieferen Fahrrinne auf der konkaven Seite des Stromlaufes auf einem weniger geschwungenen Flußlauf gleich wirksam vollziehen würde, befürchtete vielmehr, daß ein weniger gekrümmter Flußlauf die Sandmassen gleichmäßiger ablagern und deshalb eine geringere Fahrtiefe bieten würde. Die Stadt befürchtete ferner die Unterbrechung der Schifffahrt in der Periode der Eröffnung des neuen und der Schließung des alten Flußbettes, falls das neue Bett nicht sofort die erforderliche Tiefe bieten sollte,

eine Gefahr, deren Eintritt den Antwerpener Handel und Verkehr unwiederbringlich schädigen könnte. Die Stadt stellte ein Gegenprojekt auf, welches Erhaltung oder maßvolle Verbesserung des bestehenden Flußlaufes, die Möglichkeit einer Vermehrung der Flußkaiplätze an der Stadtseite und an Stelle der »grande coupure« den Bau eines Schleusenkanals mit Seitenbassins vorsah, ein Werk, das im Anschluß an die jetzigen Hafenanlagen zunächst als Sackkanal begonnen, nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses weitergeführt und schließlich durch Ausbau des nördlichen Schleusenausgangs als durchgehender Kanal ausgestaltet werden konnte. Für die »grande coupure« wurde die Möglichkeit der Gewinnung einer größeren Anzahl der von der Großschifffahrt bevorzugten, ohne Schleusung zugänglichen Kaiplätze am offenen Flusse geltend gemacht, während die Stadt bezweifelte, daß die Erhaltung der Stromtiefe, der »passe«, auf der Stadtseite bei Gradelegung des Stromlaufes und damit die Möglichkeit der Vermehrung der Flußkaiplätze auf der Stadtseite gesichert sei.

Die Regierung hat nunmehr eine die Erwartung aller Interessenten weit übertreffende Mitteilung gemacht. Sie hat der Stadtverwaltung erklärt, daß sie nicht eines von den beiden Projekten, sondern beide ausführen wolle, und daß hierbei den Bedenken der Stadt möglichst Rechnung getragen werden solle. Um der Gefahr vorzubeugen, daß eine zeitweilige Verschlechterung des durch den Durchstich gewonnenen neuen Flußbettes den Verkehr Antwerpens völlig lahm lege, solle zuerst nicht der Durchstich (grande coupure), sondern parallel zu ihm der von der Stadt vorgeschlagene Schleusenkanal ausgeführt werden, der von den neuen im Bau befindlichen großen Bassins ausgehen und bei Kruisschans unterhalb der demnächstigen »grande coupure« in drei nebeneinander liegenden Schleusen in den Fluß münden solle. Um der Abwendung der »passe« (der Stromtiefe) von der Stadtseite tunlichst vorzubeugen und einen starken, eine genügende Fahrtiefe verbürgenden Strom zu erhalten, solle die »grande coupure« etwas stärker ausgeschweift werden. Die für die Hafenerweiterung (120 Millionen Franken) und notwendige Verlegung des inneren Festungsmantels (80 Millionen Franken) erforderlichen Geldmittel will die Regierung alsbald nach Ostern von den Kammern anfordern.

Der Plan sieht eine Vermehrung der Flußkais von 5,5 auf 13,8 km, eine Vermehrung der Bassinkais von 16 km (13 km jetzt im Betrieb und 3 km im Bau) auf 46,6 km vor. Durchstich und Kanal sollen eine Länge von je 8 km, die drei nördlichen Parallelschleusen des Kanals je 300 m Länge, 30 m Breite und eine Tiefe von 8 m bei Ebbe, von 12 m bei Flut haben. Der Schleusenkanal soll 250 m Breite und 12 m Tiefe

und seine neun, schräg gerichteten Seitenbecken je 1200 m Länge, 200 m Breite und 12 m Tiefe haben.

Fünf Docks, eines von 250 m Länge, sollen am Kanal unweit seines Eingangs errichtet werden.

Sämtliche Kaiplätze sind nach der Anordnung des Planes leicht zugänglich.

Die Landzunge zwischen Kanal und neuem Flußbett soll 200 m Breite und 110 ha Flächenraum haben und zu Warenschuppen und Schienenngleisen dienen.

Das alte Flußbett soll gesperrt, mit einem Schleusen- und Ausgange versehen und zu Industrieanlagen verwendet werden.

## Der Suez-Kanal im Jahre 1904.

Die Suezkanal-Gesellschaft hat ihren Jahresbericht für 1904 herausgegeben; eine Veröffentlichung, die besonders in diesem Jahre Anspruch auf Beachtung hat. Erwarteten doch neben den englischen auch die deutschen Reeder aufklärende Mitteilungen über den Standpunkt der Gesellschaft zur Abgabenfrage, zu diesem lebhaft erörterten Thema der letzten Monate. Mit keinem Wort geht der Bericht auf diese ernste Streitfrage ein, vielmehr trägt die Erklärung, mit der die Abgabereduktion um 75 Centimes pro N.-R.-T. begründet wird, eher den Charakter einer Herausforderung als daß sie, wie es eigentlich hätte im Hinblick auf die vielen Klagen über zu hohe Gebühren erwartet werden können, versöhnend gehalten ist. Mindestens mutet es doch eigentümlich an, wenn die Gesellschaft, deren Aktionäre in den letzten Jahren Dividenden von mehr als 25 pZt. erhalten haben, einen Teil des letztjährigen kolossalen Reingewinns nicht, wie sie es eigentlich statutenmäßig sollte, zur Herabsetzung der Durchfahrtsabgaben, sondern zur Gründung eines besonderen Reservefonds verwenden will. Erklärt wird diese Maßnahme in folgender Weise:

»Die Feststellung der Dividende für 1904 war eine besonders wichtige Frage von großer, grundsätzlicher Bedeutung. Diese Dividende erreichte notwendigerweise eine Höhe, die uns nach den von uns aufgestellten Statuten zwingen würde, eine weitere Herabsetzung der Durchfahrtsabgaben zu bewilligen. Falls wir eine Verteilung des ganzen im Jahre 1904 erzielten Reingewinns vorgeschlagen hätten, so würde dieses eine doppelte Ermäßigung der Abgaben von 50 Cents per Ton zur Folge gehabt haben. Der Ausnahmecharakter der im letzten Jahre erzielten Ergebnisse würde eine so bedeutende Ermäßigung nicht gerechtfertigt haben. Wir sind andererseits der Ansicht, daß wir bei einer Erhöhung der Dividende über 135 Fr., was mit einer einfachen Ermäßigung um 50 c. gleichbedeutend gewesen wäre, die Herabsetzung der Durchfahrtsabgabe nicht auf diese Ziffer beschränken können. Die Erwägungen, die uns zur Annahme des Grundsatzes der 50 c. Ermäßigung veranlaßten, können bei weiterer Zunahme der Einnahmen eine weitere Ermäßigung der Durchfahrtsgebühr nicht rechtfertigen. Unsere Bestrebungen gingen tatsächlich dahin, kleine Ermäßigungen zu vermeiden, die einen Verlust für die Gesellschaft darstellen würden, ohne gleichzeitig einen Ausgleich dadurch zu bieten, daß sie anregend für die weitere Entwicklung des Verkehrs dienen. Der Überschuß, der in einer Dividende von 141 Fr. zum Ausdruck gelangt, stellt eine Ermäßigung der Durchfahrtsgebühr von genau 75 c. dar, die wir vorschlagen, vom 1. Januar 1906 ab einzuführen.«

Wenn dann weiter bemerkt wird, daß die vorgeschlagene Verwendung des Gewinns den Vorteil habe, die herabgesetzte Gebühr auch beim Ausbleiben einer Verkehrsteigerung in 1906 aufrecht erhalten zu können, dann mag diese Erwägung immerhin als ein Entgegenkommen aufgefaßt werden.

Über die letztjährigen Einnahmen und ihre Verwendung, sowie über den Schiffsverkehr spricht sich der Bericht in folgender Weise aus:

»Die Einnahmen aus dem Schiffsverkehr bezifferten sich in 1904 auf Fr. 115 973 021 (1903: Fr. 103 588 090), die Gesamteinnahmen betragen Fr. 119 176 398 (Fr. 106 875 865). Die Gesamtspesen stellten sich auf Fr. 25 157 809 (25 416 304),

also niedriger, obwohl der Transit Fr. 111 056 Mehrkosten verursachte. Dem Tilgungsfonds werden wie im Vorjahre Fr. 4 Mill. überwiesen, die Verzinsung und Tilgung der konsolidierten Anleihe erfordert Fr. 1 800 011, die des Aktienkapitals Fr. 10 080 650, es verbleibt nach deren Entnahme ein Reingewinn von Fr. 78 137 928 (65 579 347). Hiervon erhält die statutarische Reserve Fr. 2 344 137, die außerordentliche Reserve Fr. 5 Mill., es gelangen zur Verteilung Fr. 70 926 197 (64 565 633), wobei sich der Gewinnvortrag von Fr. 287 308 auf Fr. 154 901 verringert. Von dieser Summe entfallen auf die Aktien 71 pZt. gleich Fr. 50 357 600, auf die ägyptische Regierung 15 pZt. gleich Fr. 10 638 929, auf die Gründeranteile 10 pZt. gleich Fr. 7 092 619 und auf die Administratoren und Beamten je 2 pZt. gleich Fr. 1 418 523. Bei Fr. 193,73 Mill. noch ungetilgtem Aktienkapital betragen die verschiedenartigen Rückstellungen jetzt Fr. 212,77 Mill., die Obligationenschuld Fr. 273 Mill. und die Verbindlichkeiten Fr. 33,23 Mill., wozu jetzt noch Fr. 46,98 Mill. für Dividenden kommen. Der Kanal steht mit Fr. 601,40 Mill. zu Buch (Fr. 595 Mill.), das bewegliche und unbewegliche Eigentum mit Fr. 44,55 Mill. (Fr. 42,01 Mill.), die verfügbaren Mittel betragen Fr. 120,19 Mill.

Die Verkehrszunahme des abgelaufenen Jahres, die eine der stärksten bis jetzt konstatierten war, hat das ganze Jahr hindurch angehalten und war die gleiche nach beiden Richtungen der Durchfahrt. Sie entfällt fast ganz auf den Handelsverkehr; der Postverkehr war etwas geringer infolge Einstellung der Fahrten der freiwilligen russischen Flotte und Nippon Yusen Kaisha. Die Verkehrszunahme von Nord nach Süd ergibt sich hauptsächlich aus der Kohlenbeförderung nach dem äußersten Osten, diese betrug 1 1/2 Mill. Tons, d. i. eine Zunahme von 570 000 Tons, veranlaßt durch die Kriegsbedürfnisse. Die Transporte von raffiniertem Petroleum aus Rußland und Amerika sind um 180 000 Tons gestiegen, ferner veranlaßt in den letzten Monaten der gesteigerte Export indischer Produkte nach Europa die Durchfahrt zahlreicher Dampfer mit Ballast. Von Süd nach Nord hat sich infolge der reichlichen Ernte in Indien der bereits in 1903 gesteigerte Getreide-Versand verdoppelt. Ferner waren bedeutende Zuckersendungen von Niederl.-Indien nach den Vereinigten Staaten und eine bedeutende Wiederzunahme der Reisversendungen von Cochinchina nach den europäischen Häfen zu konstatieren. Der Beginn des laufenden Jahres hat eine weitere Vermehrung gebracht, so daß die Einnahmesteigerung bis 22. Mai Fr. 3,69 Mill. betrug. Sie rührt aus den hohen verfügbaren Vorräten an Getreide und Ölfrüchten aus der vorjährigen indischen Ernte und aus der neuen birmanischen Ernte her, wodurch der gleichzeitige bedeutende Anfall in der Kohlen- und Petroleum-Verschiffung mehr als ausgeglichen wurde. Die Gesamtzahl der Schiffe, die den Kanal passiert haben, betrug 4237 mit einem Netto-Tonnengehalt von 13 401 835 Tons, d. i. eine Zunahme von 476 Schiffen und von 1 494 547 Tons. Entgegen den früheren Jahren ist der durchschnittliche Tonnengehalt der Schiffe unverändert geblieben, während sich deren Zahl um 12 1/2 pZt. gesteigert hat. Gleichwohl ist eine neue Steigerung in dem Verhältnis der Schiffe mit großem Umfang zu verzeichnen; die Zahl der Schiffe von mehr als 7 1/2 Meter Wassertiefe steigerte sich von 566 auf 705 und jener von mehr als 15 Meter Breite von 320 auf 437. Vom 1. Januar ab wird der zulässige Tiefgang der

Schiffe von 8 Meter auf 8,23 Meter (27 engl. Fuß) erhöht werden. Von den Passagieren waren 81 431 Militärs, 90 843 Zivilpersonen und 38 706 Pilger und Emigranten.

Gleichzeitig mag noch erwähnt werden, daß die britischen Direktoren der Gesellschaft dem Minister des Auswärtigen einen den Kanalverkehr behandelnden Bericht abgestattet haben, der auf einzelnen Gebieten als eine Ergänzung der Darlegungen der Gesellschaft aufgefaßt werden darf.

## Schiffbau.

### Banaufträge.

Die Hamburg-Amerika Linie hat beim Bremer Vulkan, Vegesack, **zwei 8000 Tons-Dampfer** nach dem Rhenania-Typ in Bauauftrag gegeben. Zum Betriebe dient je eine vierfache Expansionsmaschine von etwa 3300 Pferdestärken, die den Schiffen eine Geschwindigkeit von etwa 13 Knoten erteilt.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat der Hamburger Werft von Janssen & Schmilinsky **drei Dampfer** in Auftrag gegeben. **Zwei** davon sind **kräftige Seeschleppdampfer**, der dritte ist eine **Dampfbarkasse**.

Der Schiffswerft von H. Wichhorst, Hamburg, wurde vom Hamburger Staat der Bau eines **Desinfektionsdampfers** in Auftrag gegeben. Der Dampfer, der zur Desinfektion der einkommenden Schiffe bestimmt ist, erhält eine Länge von 35,6 m, eine Breite von 6,6 m, einen Tiefgang von 1,4 m und ein Deplazement von 25 T.

Den Stettiner Oderwerken wurde von der Stettiner Kaufmannschaft der Bau des neuen **Eisbrochdampfers** übertragen. Das Schiff erhält eine 1200 pferdige Maschine. Die Ablieferung erfolgt am 1. Dezember 1905.

### Stapelläufe.

Am 30. Mai fand auf der Werft Nordseewerke in Emden der Stapellauf des Loggers **»Kurprinz«** für die Gesellschaft Großer Kurfürst statt.

Am 2. Juni lief auf der neuen Werft der A. G. »Weser« in Gröpelingen der für Rechnung des Norddeutschen Lloyd im Bau befindliche Passagierdampfer **»Delphin«** glücklich vom Stapel. Der Neubau, ein Raddampfer für den Passagierdienst zwischen Bremen und Wangercooge, mißt  $58 \times 7,2 \times 1,4$  m. Das Schiff ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die höchste Klasse der kleinen Küstenfahrt und unter Spezialaufsicht aus deutschem Siemens-Martin-Stahl erbaut worden. Auf die Passagiereinrichtung ist ganz besonderer Wert gelegt worden, ebenso verdienen die Sicherheits-Einrichtungen dieses Dampfers hervorgehoben zu werden. Durch Einbau von acht wasserdichten Querschotten ist der Schiffskörper derartig in neun wasserdichte Abteilungen geteilt, daß man das Schiff wohl als unsinkbar bezeichnen kann. Die Maschinenanlage wird aus einer dreifachen Expansionsmaschine mit Wasserrohrkesseln von etwa 900 indizierten Pferdekraften bestehen; sie soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 14 Knoten pro Stunde verleihen.

### Probefahrten.

Am 2. Juni fand die Probefahrt des Passagier- und Frachtdampfers **»Huka«** statt. Das Schiff ist für Rechnung der Woermann-Linie vom Bremer Vulkan, Vegesack, erbaut und für den Dienst an der Westküste Afrikas bestimmt. Es hat sogleich die Ausreise nach seinem Bestimmungsorte angetreten,

Beachtenswert sind insbesondere die Angaben über den prozentischen Anteil der Flaggen am Verkehr der Kauffahrteischiffe (excl. Kriegs- und Transportschiffe). Danach war an dem 10 316 600 N.-R.-T. betragenden Verkehr beteiligt: die britische Flagge mit 74 pZt. nach der Anzahl und 76,06 pZt. nach dem Raumgehalt, die deutsche mit 13,8 bzw. 10,5, die französische, holländische, norwegische, österreich-ungarische und italienische Flagge zusammen mit 10,5 bzw. 8,7 pZt.

nachdem die Probefahrt in allen Teilen zufriedenstellend verlaufen war.

Am 4. Juni machte der von den Howaldtswerken für die Dampfschiffsselskab »Progreß«, Kopenhagen, neu erbaute Frachtdampfer **»Jörgen Jensen«** seine kontraktliche Probefahrt, die zur größten Zufriedenheit verlief. Das Schiff erreichte eine Geschwindigkeit von  $11\frac{1}{2}$  Knoten, reichlich einen Knoten mehr als kontraktlich stipuliert. Das Fahrzeug besitzt bei einer Länge von 195' 0", einer Breite von 32' 0" und einer Tiefe von 15' 8" eine Tragfähigkeit von 1200 T. auf 14' 0" Tiefgang.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Auf S. 253 war gesagt worden, daß eine direkte Frachtlinie zwischen deutschen Häfen und Java, wie sie der Norddeutsche Lloyd kürzlich ins Leben gerufen hat, bisher gefehlt habe. Demgegenüber macht die Deutsch-Australische Gesellschaft in Hamburg darauf aufmerksam, daß von ihr bereits eine direkte Verbindung mit Niederländisch Indien sowohl hin wie zurück unterhalten werde und zwar seit nahezu 7 Jahren.

Die Tagespresse gibt einen Vertrag des Norddeutschen Lloyd mit dem bremischen Staate bekannt, der sich auf Hafenerweiterungen, auf Grunderwerb sowie auf die Anlage von Dockanlagen etc. bezieht und genau die gegenseitigen Verpflichtungen regelt.

Die seeamtliche Verhandlung über den Maschinenschaden eines Fischdampfers gab dem Reichskommissar zu der Bemerkung Anlaß, daß die Frage ob die Wellenstärken den jetzt an die Fischdampfer gestellten Aufgaben gegenüber genügen, für die Reeder von größter Tragweite sei. Das Seeamt vertagte zwecks weiterer Beweisaufnahme die Weiterverhandlung.

Als Ursache der Strandung eines Dampfers auf dem Marianne-Riff in der Flores-See nimmt in Übereinstimmung mit dem Reichskommissar das Seeamt eine ganz außergewöhnliche Stromversetzung an. Das Schiff wurde innerhalb  $6\frac{1}{2}$  Stunden um 17 Sm nach NO $20^{\circ}$  versetzt.

In Übereinstimmung mit dem Reichskommissar verteidigte das Seeamt zu Hamburg bei der Untersuchung der Ursachen eines tödlichen Unfalles als Spruch: »Die Aussichten auf Rettung des Verunglückten wären bessere gewesen, wenn das Schiff eine leuchtende Rettungsboje gehabt hätte«.

Zum Direktionsmitglied der deutschen Seewarte ist Fregattenkapitän Klingsick ernannt worden, der sein neues Amt bereits angetreten hat.

Zwei Segler, der Harburger Gaffelschoner **»Emma Louise«** und die britische Bark **»Afgbanistan«** sind Anbar-



Juni im Nebel von Linienschiffen der manövrierenden britischen Kanalflotte gerammt worden. Während das deutsche Schiff mit einer schweren Beschädigung davon kam, wurde das britische in den Grund gebohrt, wobei 23 Personen, darunter 5 Deutsche, ihr Leben einbüßten.

Mit dem Dampfer »Eduard Woermann« verließ am 31. Mai ein neuer Truppentransport und 900 Pferde den Hamburger Hafen, bestimmt nach Swakopmund.

## Vermischtes.

**Der erste Versuch mit Unterwasser-Glockenschallsignalen an der deutschen Nordseeküste** fand zwischen dem Außenweser-Feuerschiff, welches kürzlich probeweise mit dem Unterwasser-Glockensignal-Apparat ausgerüstet worden ist, und dem Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« des Norddeutschen Lloyd statt, dessen Führer, Kapt. Hagemann, schon mehrfach an der amerikanischen Küste interessante Beobachtungen mit dem neuen Nebelsignal gemacht hat. Der Apparat besteht aus zwei Hauptteilen, nämlich einer untergetauchten Glocke von besonderer Form, die dazu dient, den Schall unter Wasser hervorzubringen und dem »Empfänger«, mit dessen Hilfe der von fernher kommende Schall gehört und die Richtung desselben bestimmt werden kann. Der Glockenapparat hängt auf dem Außenweser-Feuerschiff seitwärts an einem besonderen Davit. Die etwa 140—150 Pfund schwere Glocke war etwa 22 Fuß tief ins Wasser hinabgelassen und wurde mit Dampfdruck betrieben. Natürlich eignen sich für den Betrieb, wo sie vorhanden sind, auch Hydraulik, Preßluft und Elektrizität. Die Glocke ließ periodisch die das Außenweser-Feuerschiff kennzeichnenden fünf Schläge ertönen, die auch beliebig vermehrt werden können, deren heller Ton auf dem Dampfer »Kaiser Wilhelm II.« schon in einer Entfernung von reichlich  $7\frac{1}{2}$  Seemeilen deutlich gehört werden konnte. Die Übertragung des Tones geschieht auf folgende Weise: Der Schall, der im Wasser in einer Sekunde etwa 1430 m zurücklegt, wird durch die Empfangsapparate, die tief unten im vorderen Provantraum des »Kaiser Wilhelm II.« zwischen dem Kiel und der Wasserlinie angebracht sind, aufgenommen. Die Empfangsapparate — einer an Steuerbord und einer an Backbord — sind Zylinder aus Eisenblech, die einen Durchmesser von 16 Zoll und eine Höhe von 18 Zoll haben. Der Zylinder ist nur auf der einen Seite verschlossen, und zwar ist er dort mit einer kuppelartigen Wölbung versehen. Das offene Ende des »Empfängers« ist, durch eine Gummipackung abgedichtet, zwischen zwei Spanten ohne weiteres an der Schiffswand befestigt. Der Empfangsapparat ist mit Seewasser gefüllt, welches im Mikrophon den sogen. Transmitter umspült. Dieser Transmitter ist mit dem Ruderhaus auf der Kommandobrücke durch Telephonleitung verbunden. Der Telephonapparat auf der Kommandobrücke ist so eingerichtet, daß man entweder den Backbord- oder den Steuerbord-Empfänger einstellen kann. Dadurch kann man leicht ermitteln, von welcher Seite der Ton kommt, und danach den Kurs des Schiffes korrigieren. — Dem Norddeutschen Lloyd gebührt die Anerkennung, daß es, wie schon so oft, wenn es galt, neue Erfindungen auf ihren praktischen Wert zu prüfen, auch in diesem Falle wieder die Hand zu praktischen Versuchen geboten hat. Er hat außer dem Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« auch den Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Große« und den Passagierdampfer »Seeadler« mit Empfangsapparaten ausgerüstet. Möge es ihm im Verein mit der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik, welche die Lizenzen für Deutschland, Holland und Belgien erworben hat, beschieden sein, auch dieser Erfindung zu Ehren zu verhelfen.

**Die fünfte Mitgliederversammlung des Schutzvereins Deutscher Reeder** ist am 2. Juni in Kiel unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Johs. Kothe, Hamburg, abgehalten worden. Nachdem der Vorsitzende die Mitglieder begrüßt und geschäftliche Mitteilungen gemacht hatte, wurden die satzungsmäßig ausscheidenden Vorstandsmitglieder wiedergewählt. Ihre Namen sind: Herr Generaldirektor Johs. Kothe, Hamburg, Herr Direktor Carl Winters, Bremen und Herr H. M. Gehrckens jr., Hamburg, sowie deren Ersatzmänner Herr Oskar Mathies, Hamburg, Herr Johannes Tidemann, Bremen und Herr A. Cellier, Hamburg. Hierauf beschäftigte sich der Rechtsbeistand des Vereins, Herr Rechtsanwalt Dr. Nolte, in längerem Vortrage mit den Prozessen, die der Verein im Interesse seiner Mitglieder geführt habe. Seine Ausführungen zogen eine längere Aussprache mit dem Ergebnis nach sich, daß ein vom Vorsitzenden gestellter, nicht für die Öffentlichkeit bestimmter, Antrag angenommen wurde. Hierauf leitete der Vorsitzende eine Besprechung über Zweck und Wesen der bevorstehenden Kopenhagener Konferenz ein, wobei es zu einer Debatte über die Zweckmäßigkeit der Entsendung von Vertretern nach dorthin kam. Sie endete mit der Wahl der Herren Direktor Büger, Hamburg, Herrn. Schuldt, Flensburg und Direktor Winters, Bremen, als Delegierte für die Konferenz. Außerdem wird der Prokurist der D.-R. »Union« A.-G., Hamburg, Herr H. Boysen, als Spezialvertreter an den Sitzungen der Konferenz teilnehmen. Zum letzten Punkt der T.-O. gab der Vorsitzende folgenden Bericht über die Tätigkeit des Vereins seit dem 1. Januar 1905 bekannt: »Bis zum 31. Mai sind 163 neue Streitfälle unterbreitet worden gegen 129 in der gleichen Zeit des Vorjahres und 75 in denselben Monaten des Jahres 1903. — Es schweben jetzt insgesamt 148 Sachen, von denen 4 aus dem Jahre 1902 stammen, 41 aus 1903 und 50 aus 1904. — Am 8. Mai wurde die 1000ste Streitsache registriert und bis zum 31. Mai sind 1017 Streitfälle vorgekommen. — Etwa 62 000 Mk. konnten in diesem Jahre erstritten bzw. einkassiert werden; seit Gründung des Vereins rund 250 000 Mk. Im Jahre 1905 sind 9 Reedereien neu beigetreten und der Verein hat heute 152 Mitglieder, die rund 725 000 Brutto-Reg.-T. Schiffsräume angemeldet haben.«

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 7. Juni. Nachdem das Andenken an die verstorbenen Mitglieder Kapt. Haberland und Keppler in üblicher Weise geehrt worden war, wurde Kapt. Kriegel als Mitglied aufgenommen. Die Versammlung beschäftigte sich sodann mit den in großer Anzahl vorliegenden Eingängen und unterzog nach Erledigung dieser die Verhältnisse auf der *Fahrstraße Neumühlen—Blankenese* einer scharfen Kritik insofern, als die Navigierung in diesem Fahrwasser insbesondere an Sonn- und Festtagen durch unzählige Boote Vergnügungslustiger außerordentlich erschwert werde. (Auf diesen Gegenstand wird später ausführlicher eingegangen werden.) — Nächste Sitzung am 5. Juli.

## Büchersaal.

**Die Untersuchung der Vibrationserscheinungen von Dampfmaschinen.** Von Otto Schlick (Leipzig, Arthur Felix, 1903). Mk. 2,80.

Ich komme der Aufforderung der verehrlichen Redaktion der »Hansa«, dieses Werk zu besprechen, gerne nach, wenn ich mir auch nicht verhehlen kann, daß diese Besprechung etwas verspätet erscheint. Das Werk ist in Ingenieurkreisen bereits allgemein bekannt und hat in denselben überall die Würdigung erfahren, welche der große Fleiß und die wissen-

schaftliche Erfahrung, die der Verfasser auf die in dem Büchlein beschriebenen Versuche und deren Schlußfolgerungen verwendet hat, verdienen. Das ganze Gebiet der wissenschaftlichen Behandlung der Vibrationserscheinungen an Dampfern ist so eng mit dem Namen Schlick verknüpft und seine Arbeiten auf diesem Gebiete sind so erschöpfend, daß es Eulen nach Athen tragen heißen würde, wollte ich in dieser Richtung etwas sagen. Was für die Leser dieser Zeitschrift von Interesse sein dürfte, ist die Frage, in wie weit das Werk auch für Diejenigen verständlich ist, welche nicht über ein theoretisches Ingenieurwissen verfügen. Offenbar hat der Verfasser sich die größte Mühe gegeben, alles Dasjenige in der Schrift zu vermeiden, welches zu sehr an Gelehrsamkeit grenzt; schon der ganze Aufbau des Werkes, daß der Verfasser nämlich nicht auf verallgemeinerte theoretische Betrachtungen eingeht, sondern das Thema an der Hand seiner Untersuchungen an den Schnelldampfern »Kronprinz Wilhelm« und »Deutschland« behandelt, gibt dem Werkchen eine so populäre Form, wie es überhaupt möglich ist. — Trotz alledem aber bleibt das Studium desselben ein äußerst schwieriges, und nur Derjenige wird imstande sein, dem Gedankengang zu folgen, dem die nötigen technischen und vielleicht noch mehr die Theorien der Mechanik durchaus geläufig sind. Ich glaube auch ferner, daß das Werk nur dann ganz verständlich wird, wenn man die verschiedenen früheren Arbeiten Schlicks über den Gegenstand, die bis in den Beginn der 80er Jahre zurückreichen, kennt. Wer aber über diese Vorkenntnisse verfügt, wird das Werk mit großer Befriedigung lesen müssen und wird unbedingt viel daraus lernen können. Besonders die Streiflichter, die dasselbe auf den Einfluß der Wirkung der Schraubenpropeller auf die Vibrationen wirft, und die Schlüsse, die der Verfasser hieraus auf die Arbeitsweise der Schiffsschrauben zieht, sind sehr lehrreich und geben Anlaß zu weiterem Nachdenken. Gerade zur jetzigen Zeit, in der man sich an vielen Stellen bemüht, die Wirksamkeit der Schiffsschrauben eingehender zu studieren, sind diese Betrachtungen von großem Wert, und indem das vorliegende Werk hierfür die unanfechtbarsten Fingerzeige gibt, muß man wohl annehmen, daß es sich einen dauernden Platz in der Fachliteratur erworben hat. Außerordentlich wünschenswert würde es sein, wenn der Verfasser seine reichen Erfahrungen und Kenntnisse auf dem Gebiete der Vibrationserscheinungen und den damit zusammenhängenden Fächern, wie Ausbalanzierung der Maschinen, Pallographie und dergl. nun auch einmal in so leicht faßlicher Form zusammenstellen wollte, daß auch der Nautiker der Sache mit vollem Verständnis zu folgen in der Lage wäre.

Ludwig Benjamin.

**Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean**, herausgegeben von der **Deutschen Seewarte**, Hamburg 1905. In Kommission bei **L. Friederichsen & Co.** Preis 5 Mk.

In diesem auch seiner Art nach ganz neuem Buche hat sich die Deutsche Seewarte die Aufgabe gestellt, den seit dem Erscheinen ihrer bekannten »Segelhandbücher« für die drei Ozeane gänzlich umgestalteten Schiffsverkehrsverhältnissen Rechnung zu tragen. Wie sich jene drei Segelhandbücher ausschließlich mit den Segelschiffswegen beschäftigen, so bringt das Dampferhandbuch nur Dampferwege über den Ozean und bespricht diejenigen zur Förderung und Sicherung der Dampferreisen dienlichen Tatsachen, die aus den Seekarten und Küstenhandbüchern nicht zu ersehen sind. Es ist in gedrängter Kürze immer nur grade das notwendigste mitgeteilt, was der Dampferkapitän oder der wachhabende Offizier von den Vorgängen auf dem Ozean und von seinem Wege wissen muß. Das neue Dampferhandbuch wird daher die alten Segelhandbücher, aus denen der Seemann nach wie vor seine eingehendere Kenntnis der physikalischen Vorgänge auf dem

Ozean schöpfen wird, nicht verdrängen oder überflüssig machen; es wird aber, indem es in der Hauptsache einzelne Wege bespricht, die praktische Verwertung jener Darlegungen erleichtern und fördern. Dementsprechend drängt sich der »Allgemeine Teil« des Buches, in dem außer der Besprechung der physikalischen Vorgänge auf dem Ozean auch noch Mitteilungen über Nautik, Seemannschaft enthalten sind, auf 56 Seiten zusammen, und der Stoff ist so gegliedert, daß es an der Hand des Inhaltsverzeichnisses oder des Registers leicht ist, sofort das zu finden, was man gerade braucht. Das Gleiche gilt auch vom »Besonderen Teile« des Dampferhandbuches. Man findet darin, in 15 Abschnitten 185 einzelne Dampferwege gegliedert, eine Besprechung aller Wege über den Atlantischen Ozean; dabei ist besonders Gewicht auf eine gewisse Gleichmäßigkeit der äußeren Form gelegt, wodurch erreicht wird, daß das Buch, ohne in schematischen Zwang zu verfallen, jedem, der es in die Hand nimmt, schnell geläufig wird. Sucht z. B. Jemand die Karten und Bücher auf, die für eine bestimmte Reise gebraucht werden, so wird beim Blättern im Buche sofort auffallen, daß unter dem Stichwort *Karten und Bücher* stets am Ende jedes einzelnen Dampferweges die dazu notwendigen Karten und Bücher zusammengestellt sind. Natürlich sind auch hierbei, wie im ganzen Buche, manche Hinweise auf andere Seiten desselben Buches, aber die Mühe, die betreffende Seite aufzuschlagen ist gering und eine kurze Überlegung zeigt, daß solche Hinweise nicht vermieden werden konnten. Im allgemeinen sind nämlich die verschiedenen Angaben eingehend bei dem Hauptwege einer Gruppe besprochen; es leuchtet daher ein, daß bei den minder wichtigen Dampferwegen Hinweise auf die betreffenden Seiten oder auf das Stichwort in der betreffenden Nummer genügen mußten. Besondere Berücksichtigung haben bei Besprechung der Dampferwege auch die *Abweichungen von den gewöhnlichen Wegen* gefunden, und zwar nicht nur die durch die Jahreszeit bedingten oder doch periodisch wiederkehrenden Änderungen der Wege, sondern auch die durch zufällige Umstände, durch besondere Wetterlagen oder Stromverhältnisse, durch Maschinenkraft oder Eigenart der Dampfer etc. hervorgerufenen. Wenn auch in dem Buche bei jedem Wege bestimmte Schnittpunkte oder Kurse angegeben sind, so zieht sich doch durch das ganze Buch das Bestreben, dem Seemann zu zeigen, daß das Hauptgewicht nicht auf strenges Festhalten an gegebenen Wegen zu legen ist, sondern auf Ausnutzen der gerade vorhandenen Verhältnisse. Das Buch wird ohne Zweifel den deutschen Dampfer-Kapitänen und -Offizieren ein willkommener Ratgeber werden, und es wird sich auch wegen der Übersichtlichkeit der darin gegebenen Entfernungen, der beigegebenen Wege und Entfernungskarten bei Reedern und Kaufleuten als Nachschlagewerk einbürgern. Die Deutsche Seewarte hofft, wie sie in der Vorrede des neuen Dampferhandbuches für den Atlantischen Ozean sagt, diesem Buche auch noch eins für den Indischen und eins für den Stillen Ozean folgen lassen zu können.

**Zur Bekämpfung des Alkohol-Mißbrauchs**, deren ethische Notwendigkeit überall anerkannt wird, ist die Verbreitung geeigneter Ersatzmittel von größter Wichtigkeit. Besonders gilt dies für die kalte Jahreszeit, wo zu dem Bedürfnis nach Erfrischung das der Erwärmung kommt. Diese berechtigt Forderung, namentlich aller derer, die im Freien zu tun haben, erfüllt die Suppe in vollkommenem Maße. Dabei ist sie ein direktes Nahrungsmittel in verdaulichster, weil feinst verteilter Form. Ihre Herstellung ist heute wesentlich vereinfacht, dank den modernen gebrauchsfertigen Suppenpräparaten, unter denen sich Maggis Suppenwürfel durch Bekömmlichkeit und Wohlgeschmack besonders bewähren. Ein solcher 10 Pfg.-Würfel ergibt nur mit kochendem Wasser in wenigen Minuten 2 volle Teller durststillender nahrhafter Suppe. Die guten Eigenschaften der Suppenwürfel wie auch der Bouillonkapseln von Maggi lassen diese Erzeugnisse unserer hochentwickelten deutschen Nahrungsmittel-Industrie als Bundesgenossen gegen den Volksfeind Schnaps besonders geeignet erscheinen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 24.

Hamburg, den 17. Juni.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Unfälle durch Verscholltheit der Schiffe. — Schleppdampfergebühren in Dänkirchen. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft. — Die zweite internationale Reederkonferenz in Kopenhagen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Über die Einfuhr zollfreier Seeschiffbaumaterialien

Gibt das zweite Heft der Vierteljahrshäfte der Statistik des Deutschen Reiches für die Jahre 1900 bis 1904 Aufschluß. Wer sich noch der Erhebungen erinnert, die vor zwei Jahren eine Kommission des englischen Unterhauses über das Subventionswesen anderer Staaten angestellt hatte, dem wird auch die wiederholt geäußerte Behauptung im Gedächtnis haften geblieben sein, wonach der Blütestand der deutschen Schifffahrt mit auf indirekte staatliche Zuwendungen zurückzuführen sei. Mit diesem Schlagwort wurde bekanntlich erst dann operiert, als das Phantasiegebäude des deutschen Prämienwesens dank der Aufklärungstätigkeit des Herrn Generaldirektor Ballin wie ein Kartenhaus in sich zusammengefallen war. Nun mußten die indirekten Prämien herhalten, und unter diesen die Vergünstigungen durch zollfreie Einfuhr von Seeschiffbaumaterialien. Gesprochen wurde von fabelhaften Einführungen, die den deutschen Schiffbauer in den Stand setzten, die britische Konkurrenz erfolgreich zu bekämpfen. Auch wurde behauptet, daß die Einfuhr nach Wert und Umfang von Jahr zu Jahr zunehme. Wie verhält es sich nun in Wirklichkeit? Nachdem das Statistische Amt festgestellt hat, daß die Einfuhr zollfreier Schiffbaumaterialien in den vier Jahren von 509 699 dz. auf 283 045 dz. im Gewicht und von Mk. 14 710 000 auf Mk. 4 880 000 im Wert zurückgegangen ist, heißt es an einer Stelle:

»Der Rückgang der Schiffbaueiseneinfuhr in den letzten Jahren ist durch die vermehrte Deckung des Bedarfs der deutschen Werften mit deutschem Schiffbaueisen bedingt. Dieses, insbesondere rohe Schiffsbleche, verdrängt wegen der billigen Eisenpreise und Eisenbahnfrachten mehr und mehr das fremde, namentlich das englische Schiffbaueisen, was um so erklärlicher ist, als die englischen Werften in den letzten Jahren selbst ganz erhebliche Mengen von Schiffsblechen aus dem deutschen Zollgebiet mehr aufnahmen als früher (23 344, 227 860, 417 513, 413 988 und 327 796 dz. in den Jahren 1900/04).«

Beachtung verdienen auch die detaillierten Angaben über die Verteilung des Einfuhrwertes im letzten Jahre (Mk. 4 880 000) auf die einzelnen Bezugsländer. Nämlich:

	in 1000 Mk.		in 1000 Mk.
Großbritannien ....	2 736	Finnland .....	7
Niederlande .....	591	Schweiz .....	6
Ver. Staat. v. Amerika ..	357	Br. Westafrika ....	6
Britisch Indien ....	319	Cuba .....	3
Schweden .....	230	Frh. Bremerhaven, } Geestemünde } ..	2
Frhf. Hamburg ....	199	Frankreich .....	2
Siam .....	149	Britisch Nordamerika	2
Rußland .....	119	Costarica .....	2
Österreich-Ungarn ..	66	Norwegen .....	1
Dänemark .....	25	Ägypten .....	1
Belgien .....	18	Niederl. Indien ....	1
Australischer Band. ....	16	Honduras, N., S. ....	1
Italien .....	12	Übr. br. Australien	1
Spanien .....	8		

Auf Großbritannien entfallen hiernach 56 v. H. dieser Einfuhr, auf die Niederlande 12, auf die Vereinigten Staaten von Amerika und Britisch Indien je 7 v. H.



### Der XXVII. Jahresbericht über die Tätigkeit der Seewarte

für das Jahr 1904 ist uns zugegangen. Er beschäftigt sich, wie seine Vorgänger, mit inneren Angelegenheiten des Instituts, gibt die Tätigkeit der Mitarbeiter zur See und der einzelnen Abteilungen der Seewarte an und registriert die literarischen Arbeiten des Instituts und ihrer Beamten. Beim Titel: „Das Personal“ fällt uns bei Vergleichen mit früheren Berichten auf, daß die Beamtenschaft der Seewarte durch die aus dem Deckoffiziersstande der Kaiserl. Marine hervorgegangenen Personen in letzter Zeit ganz besonders starken Zufluß zu erhalten scheint. Doch wahrscheinlich, weil die Gehälter der jüngeren Beamten nicht verlockend genug für unsere Kapitäne und Schiffsoffiziere sind? Wenn die Seewarte infolge dieses Grundes — ein anderer fällt uns nicht ein — die nautischen Elemente der Handelsmarine als Beamte allmählich immer mehr verlieren sollte, wir würden es im Interesse der *seefahrenden* Kapitäne und Schiffsoffiziere und nicht minder im Interesse des Ansehens der Seewarte auf das Allerlebhafteste bedauern. Soll den früheren Deckoffizieren der Kaiserl. Marine auch nicht eine für die Stellung als Hilfsarbeiter genügende theoretische Kenntnis nautischer Fragen abgesprochen werden, so hat ihnen infolge ihres Ausbildungsganges doch beinahe jede Gelegenheit gefehlt, in verantwortlicher Stellung an Bord Erfahrungen zu sammeln, wie sie für die Bearbeitung der Segelanweisungen etc. notwendig sind und wie sie sich Kapitäne und auch Schiffsoffiziere der Handelsflotte tagtäglich anzueignen vermögen. Da es mit der Zeit natürlich nicht ausbleiben kann, daß die früheren Deckoffiziere zu Assistenten oder wohl gar zu Abteilungsvorstehern heraufzucken, halten wir es für unsere dringende Pflicht, der zuständigen Instanz schon heute dieses Zukunftsbild vor Augen zu halten. Sollten diese Worte mal wieder an gewisser Stelle anstoßen, dann tut es uns leid, zurücknehmen können wir aber kein Jota. Hier steht nach unserer Auffassung zu viel auf dem Spiel. Noch eine andere Beobachtung aus dem Jahresbericht mag erwähnt werden. Auf S. 6 und 7 wird das Personal der Sturmwarnungsstellen der Seewarte bekanntgegeben, Namen und Stand der Signalisten. Wir finden unter ihnen: Lampenwärter, Gastwirte, Hausbesitzer, Hafenbauaufseher, Kanzlisten, Schullehrer etc. Vergegenwärtigt man sich nun nochmal das Ergebnis der Umfrage der Seewarte über die Wirksamkeit ihres Sturmwarnungswesens, dann kommen wir in die Versuchung, unser Urteil auf S. 27/28 einer nachträglichen, gründlichen Revision zu unterziehen. Sollten die Antworten auf die erste Rundfrage vor Jahren, deren in Umlauf setzen der da-

malige Direktor später so sehr bedauert hat, doch wohl mehr den Kern getroffen haben! ?

### § 7a der Bekanntmachung des Bundesrats vom 16. Januar 1904.

Wie wir hören, hat der Herr Reichskanzler auf Grund des § 57 jener Bekanntmachung genehmigt, daß den auf den Dampfern der Flensburg-Stettiner Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Flensburg angemusterten Steuerleuten bei der Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt ein Teil der auf diesen Schiffen in Küstenfahrt zurückgelegten Fahrzeit bis zum Höchstbetrage von 12 Monaten auf die im § 7a der Bekanntmachung vorgeschriebene Steuermannsfahrt angerechnet werden darf. Das ist eine sehr erfreuliche Mitteilung und darf zu gleicher Zeit als Beweis dafür angesehen werden, daß der von der Technischen Kommission für Seeschiffahrt am 28. März d. J. eingenommene Standpunkt auch vom Herrn Reichskanzler geteilt wird.

### Der Einfluß von Stößen, Erschütterungen und starken Schiffsbewegungen auf den Chronometergang

ist nach K.-Kapt. Rottok sehr gering. An einer Reihe zahlenmäßiger Beispiele beweist der Verfasser in den Annalen diese Behauptung und kommt zu folgendem Ergebnis: Aus den angezogenen Versuchen sowohl, als aus dem statistischen Nachweis, durch welchen, nebenbei bemerkt, die Ansicht Casparis sowie anderer namhafter Gelehrten eine weitere Stütze erhält, ergibt sich, daß Stöße, bezw. Erschütterungen, welche das Schiff erleidet, keinen, jedenfalls keinen nachweisbaren Einfluß auf den Chronometergang ausüben; desgleichen Schiffsbewegungen, wenn die Aufhängevorrichtung richtig arbeitet. Arbeitet letztere nicht mehr gut, so hängt auch das Chronometer nicht stets horizontal, und muß dieses daher, da die Zapfenreibung eine andere geworden ist, seinen Gang ändern. Das Endurteil aus den Erörterungen ist kurz gefaßt folgendes:

1. Stöße, Erschütterungen, welche ein Schiff erleidet, oder Schiffsbewegungen haben in den meisten Fällen keine Störung der Chronometer zur Folge.
2. In den Fällen, wo eine Störung der Chronometer mit den genannten Erscheinungen zusammenfällt, läßt sich nicht nachweisen, daß diese die Ursache der Störung gewesen sind.

### Nachtsignale.

Hierzu schreibt uns Herr Beh:

In Folge längerer Abwesenheit ist mir Ihr Artikel in Nr. 18 der »Hansa« verspätet zu Gesicht gekommen. Sie scheinen anzunehmen, daß ich meine Sache aufgegeben habe. Das ist nicht der Fall. Ich bin seither bemüht gewesen, die Intensität und Haltbarkeit meiner Nacht-Signale zu



steigern und so zu vervollkommen, daß sie unbedingt zuverlässig sind. Inzwischen habe ich auch eine wesentliche Vereinfachung meines Systems vorgenommen. Ich benutze jetzt Signale mit 2 pyrotechnischen Zeichen 1/9 und 0, sowie 4 Signale mit je einem pyrotechnischen Zeichen. Indem ich die *dringenden Signale* des internationalen Signalbuchs und die *Unterscheidungs-Signale* der amtlichen Liste mit laufenden Nummern versehe, kann ich diese Signale leicht und bequem darstellen. Wie ich nun diese Signale behandle, so lassen sich auch sämtliche übrigen Signale des internationalen Code behandeln, indem jede Sektion des Signalbuchs mit laufenden Nummern versehen werden und jede Sektion ein Sektions-Signal erhält, das anzeigt, in welcher Sektion des Signalbuchs die dann folgenden Signale zu suchen sind. Ich bin ganz Ihrer Ansicht, daß für die Nachtzeit eine Verständigung vermittelt des Abschnittes *»dringende Signale«* des internationalen Signalbuchs den Bedürfnissen genügen dürfte. Will man dann noch diesen Signalen die geographischen Signale anschließen, so steht dem nichts im Wege. Ich bin gerne bereit, Ihnen, wie auch anderen Interessenten meine Signale in praxi vorzuführen. Letztere lassen sich, da ich zweistellige pyrotechnische Zeichen verwende (anstatt der dreistelligen), auch aus Pistolen verfeuern. (Auf unsere Bitte hat sich Herr Behr bereit erklärt, die vorgenommene Vereinfachung seines Systems in einer der nächsten Nummern zu beschreiben. D. R.)

### Ein Antrag

#### auf Abschaffung der Leuchtfeuerabgaben

und ihre Überweisung an den Staat als nationalen Träger allgemeiner Schifffahrtsinteressen ist vom englischen Unterhaus am 7. Juni in erster Lesung mit 66 gegen 62 Stimmen angenommen worden. In der Auseinandersetzung, die diesem Beschluß voranging, kam es zu lebhaften Erörterungen über freihändlerische und schutzzöllnerische Prinzipien, wobei den Antragstellern der nicht von ihnen widerlegte Vorwurf gemacht wurde, ein protektionistisches Gesetz schlimmster Sorte durchdrücken zu wollen. Da somit die Angelegenheit auf ein politisches Gebiet übertragen worden ist, auf dem die Wogen der Erregung hochgehen, läßt sich das Ergebnis der zweiten Lesung heute gar nicht absehen. Bemerkenswert ist noch, daß der Antragsteller Mr. Charles M'Arthur, indem er die Belastung britischer Reeder durch Leuchtfeuerabgaben als eine ungerechtfertigte Steuer kennzeichnete, die Abgaben mit Hafengebühren verglich und dabei, um die hohen Abgaben in englischen Häfen zu zeigen, feststellte, daß der Dampfer *»Milwaukee«* von der Elder Dampster Line an Hafenkosten gehabt habe: in Hamburg 228 £ 11 s 4 d, Rotter-

dam 107 £ 3 s, Antwerpen 198 £ 2 s 3 d, Liverpool 409 £ 12 s und London 497 £ 0 s 10 d.

### Eine Milderung

#### von Strafen für unbefugtes Anlaufen nicht geöffneter japanischer Häfen

sieht eine Novelle zum japanischen Schifffahrtsgesetz vom 7. März 1899 vor. Die Änderungen sind bis auf die Abänderung des Art. 23 des Gesetzes für ausländische Schifffahrtskreise von keinem Interesse. Dieser Artikel, welcher die Strafandrohung für unbefugtes Anlaufen nicht geöffneter japanischer Häfen (Art. 3) durch ausländische Schiffe enthält, lautete in seiner bisherigen Fassung: *»Handelt ein Schiff den Bestimmungen des Artikels 3 zuwider, so wird der Kapitän mit einer Geldstrafe von 200 bis 2000 Yen bestraft und das Schiff wird konfisziert.«* Durch die Novelle hat der Schlußatz folgenden Zusatz erhalten: *»und das Schiff wird, wenn die Tatumstände schwerwiegend sind, konfisziert.«* Der japanische Gesetzgeber stellt damit die Konfiskation des Schiffes, auf welche bisher erkannt werden mußte, in das Ermessen des Richters.

### Die Folgen

#### des Friedenschlusses im gegenwärtigen Kriege

beleuchtet die *»Shipping Gazette«* in einem Aufsatz, dessen namentlichste Stellen Verbreitung verdienen. Sind sie auch wohl nur für englische Schifffahrtsinteressenten bestimmt, so haben einige Bemerkungen auch für deutsche Reeder erhebliches Interesse. Die Grundstimmung der ganzen Kundgebung ist trübe; nicht ein Verkehrsaufschwung mit steigenden Raten, sondern eine Verschlechterung der gegenwärtigen Geschäftslage stellt das Blatt nach Friedensschluß in Aussicht. In erster Linie wird hierzu der Ausfall an Verbrauch von Kohlen nach dem fernen Osten beitragen. Weder von Rußland noch von Japan wird sich ein nennenswerter Bedarf geltend machen, im Gegensatz zum verflossenen Jahre, als ein gewaltiger Kohlenexport aus Süd-Wales Platz gegriffen hatte. Die Folge wird nun sein, daß die Kohlen im Preise fallen und unter Ausnutzung dieser Konjunktur überall hin verschifft werden, was wiederum bedingt, daß alle verfügbare Räume auf den Markt geworfen wird, wodurch die Raten sinken müssen. Auf der andern Seite wird allerdings Rußland, das Geld braucht und deshalb exportieren muß, große Mengen Raumgehalts für Getreideversciffungen aus Ostsee- und Schwarzen Meer-Häfen in Anspruch nehmen. Ebenso versucht das Blatt die Hoffnung derer etwas einzudämmen, die glauben, daß an dem bevorstehenden Verkehrsaufschwung in Ostasien die britische Flagge einen Löwenanteil haben müsse. Die Ver. Staaten und Japan werden diesen Wünschen entgegenstehen, Japan, in erster Zeit wohl noch nicht durch

eigene, sondern durch angekaufte second-hand britische Schiffe. Wie sich das siegreiche Land in der Zukunft entwickeln wird, das vermag heute noch niemand vorauszusagen. Auf alle Fälle ist aber mit den Japs als mit vollwertigen Konkurrenten zu rechnen. Im Gegensatz zu dieser

skeptischen Beurteilung kommt die Schiffbauindustrie besser weg. Ihr wird ein großer Aufschwung prophezeit, weil weder Rußland noch Japan in der Lage sein werden, ihren zweifellos bedeutenden Bedarf an Kriegs- und Handelsschiffen zu decken.

### Unfälle durch Verschollenheit der Schiffe.

Zu diesem Kapitel, das im letzten Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft eine sehr eingehende durch zahlenmäßige Angaben unterstützte Behandlung erfährt, soll im Nachstehenden gesprochen werden. Unter 3185 (3345 i. V.) gemeldeten Unfällen im Jahre 1904 waren 2899 (2870) ohne und 286 (475) mit tötlichem Ausgang. Die auf diese Angabe bezügliche Tabelle führt, das geschieht in jedem Verwaltungsbericht, in einer Sonder rubrik den Anteil der verschollenen Schiffe an den Todesfällen an; ein Material, das aus mancherlei Gründen Anspruch auf Beachtung hat. An anderer Stelle des Verwaltungsberichtes gibt die See-Berufsgenossenschaft und zwar im Anschluß an eine im Dezember 1900 veranlaßte Zusammenstellung Aufschluß über Gattung, Namen, Heimatshafen, Ladung der vom 1. Januar 1901 bis 31. Dezember 1903 verschollenen Schiffe, mit dem Tenor der auf ihren Unfall Bezug nehmenden Seeamtsprüche. Die Genossenschaft hat sich, wie sie in ihrem Bericht ausspricht, zur Veröffentlichung dieser Zusammenstellung aus folgenden, sehr bemerkenswerten Gründen veranlaßt gesehen:

Die Erfahrung lehrt, daß häufig verschollene Schiffe ins Treffen geführt werden, wenn es gilt, gegen die deutsche Reederei Sturm zu laufen. Als selbstredend pflegt bei solchen Gelegenheiten vorausgesetzt zu werden, daß die Ursachen der Verschollenheit in den meisten Fällen in Seeuntüchtigkeit der Fahrzeuge, Überladung, Unterbemanning etc. gesucht werden müssen. Über jeden Fall von Verschollenheit eines Fahrzeuges findet indessen eine eingehende Untersuchung durch eine unparteiische Behörde, d. i. durch ein deutsches Seeamt statt, welches das Ergebnis seiner Untersuchung in einem mit Gründen versehenen Spruch niederzulegen hat.

Diese Ankündigung verdient mit Dank entgegen genommen zu werden, entzieht sie doch unkontrollierbaren Gerüchten den Boden zu weiterem Umsichgreifen. Mit Genugtuung haben wir bei der Durchsicht der auszugsweise angegebenen Stellen aus seeamtlichen Entscheidungen erschen, daß von den 42 dort näher angeführten Schiffen kein einziges nachgewiesenermaßen in seeuntüchtigem Zustande den letzten Hafen verlassen hat. Und nur von einem Schiff, einem Dampfer, scheint es, daß

er »nach den Regeln des Board of Trade reichlich tief beladen (2000 T. Maganesit bei 4213 kbm Brutto Raumgehalt) gewesen ist und dass an der Schraube ein Flügel gefehlt hat. Ob der Unfall hiermit zusammenhing, hat sich nicht feststellen lassen.«

Mit diesem Ergebnis darf man auch bei hohen Ansprüchen zufrieden sein, wird hier doch an einer Reihe von Beispielen der Seetüchtigkeit deutscher Schiffe ein Zeugnis ausgestellt, wie es unparteiischer kaum gedacht werden kann.

Zu den 42 verschollenen Schiffen gehörten 5 Dampfer kleinerer Abmessungen (von 1239 bis 4931 kbm Bruttoreumgehalt), 11 Fischdampfer, 1 Schleppdampfer und 25 Segelfahrzeuge, unter denen 1 Viernastbark, 2 Vollschiffe, 3 Barken, 2 Dreimastschoner, 9 Schoner (darunter 2 mit Motoren), ferner Galioten, Tjalken, Schniggen etc. waren. Die Ursache der Verschollenheit von 2 Dampfern, 2 Fischdampfern und 11 Seglern wird auf stürmisches Wetter zurückgeführt, von den übrigen wird gesagt, daß sich die Ursachen nicht haben ermitteln lassen. Ein Urteil darüber, ob und welche der Unfälle möglicherweise durch Kentern wegen Unterladung herbeigeführt sein könnten, läßt sich wegen unvollständiger Angaben über die Art der Ladung der einzelnen Schiffe nicht fällen.

Es ist vorhin schon auf eine, in jedem Verwaltungsberichte bekanntgegebene Tabelle hingewiesen worden, die über den Anteil der verschollenen Schiffe an den jährlich gemeldeten Unfällen mit tötlichem Ausgang Aufschluß gibt. Und zwar unter Angabe des Gattungsbegriffs (Dampfer, Segler, Hochseefischereifahrzeuge) der Schiffe. Eine Zusammenstellung dieser Ausweise während einer zehnjährigen Periode, von 1895 bis 1904, zeigt das folgende Bild: Verschollene Schiffe:

	Dampfer	Segler	Fischdampfer	Heringlogger	Besatzung aller
1895	3	21	—	—	194
1896	—	11	—	—	103
1897	1	6	—	—	67
1898	5	12	—	—	218
1899	4	9	—	—	150
1900	3	11	5*)	—	224
1901	4	6	4	—	170
1902	2	6	1	1	100
1903	2	9	6	1	181
1904	1	12	1	—	98
Zusammen	25	103	17	2	1805

\*) Im Jahre 1900 werden die Angaben zum ersten Male in der hier spezialisierten Weise veröffentlicht.



Beim Anblick dieses Zahlenmaterials wird man bedauern, daß Sonderangaben über Fischereifahrzeuge erst seit dem Jahre 1900 bekanntgegeben worden sind, im anderen Falle würde die Anzahl verschollener Dampfer (unterschieden von Fischdampfern) wahrscheinlich noch geringer sein. Ihre Überlegenheit als Seeschiffe gegenüber Segelschiffen scheint durch die vorstehenden Angaben erwiesen, wenn auch zugegeben werden soll, daß unter den 103 verschollenen Seglern wahrscheinlich manche

in einem Alter waren, in dem Dampfer in der Regel schon ausrangiert zu sein pflegen. Die im Vergleich zu ihrem Bestand hohe Verlustziffer an Fischdampfern darf als weiterer Beweis für die Notwendigkeit neuer Unfallverhütungsvorschriften für diese Fahrzeuge (in Kraft seit dem 2. März 1905) angesehen werden. Die Anzahl der Opfer ihres Berufes, der 1505 verschollenen deutschen Seeleute, ist recht hoch und hinterläßt beim Betrachten eine wehmütige Stimmung.

### Schleppdampfergebühren in Dünkirchen.

Hierzu das folgende Schreiben des Führers eines deutschen Dampfers.

Am 22. Februar, 10 $\frac{1}{2}$  Uhr morgens, passierten Dyke-Feuerschiff. Das Wetter war sehr stürmisch, konnten infolgedessen keinen Lotsen erhalten. Der Kapitän dampfte ohne Lotse weiter und ankerte etwas östlich von der Einfahrt in 10 Faden. In der Nähe von der Einfahrt kam ein Schleppdampfer mit einem roten Schornstein langseit und frag, ob er uns einen Lotsen holen sollte. Mein Antwerpener Lotse, den ich noch an Bord hatte, antwortete mit Ja. Nachdem wir ca.  $\frac{3}{4}$  Stunde vor Anker lagen, kam ein Lotse mit einem gelben Schornstein-Schleppdampfer ab und an Bord. Dieser Dampfer brachte mir auch gleichzeitig eine Offerte, um den Dampfer für Lstr. 8 ein nach dem Entlöschungsplatz zu assistieren mit 2 Dampfern. Am Morgen den 23., um ca. 7 Uhr, brachte ein Dampfer mit rotem Schornstein eine Offerte, um den Dampfer für Lstr. 6 ein und aus mit 2 Dampfern zu assistieren und incl. alle Arbeiten, sowie Docken und Verholen für den angegebenen Preis zu machen.

Die Offerte war unten auf einer Karte geschrieben, welche oben den Vermerk: Black Funnel Tug enthielt. Auf mein Befragen beim Lotsen, wie es kam, daß der Dampfer mit dem roten Schornstein die Offerte der Dampfer mit schwarzem Schornstein präsentierte, teilte der Lotse mir mit, daß es eine Dampferkompagnie mit schwarzem Schornstein nicht gebe und schwarzer und roter Schornstein eine Kompagnie sei und folgedessen, da der Dampfer mit rotem Schornstein die Offerte gebracht hatte, dieselbe für den Dampfer mit genanntem Schornstein galt. Ich fragte dann den Lotsen, welche Dampfer die besten seien, worauf er mir antwortete, daß der Dampfer mit roten Schornsteinen bevorzugte, weil man den Raddampfer hinten habe und er auch besser als die Dampfer mit dem gelben Schornstein manövriere. Ich teilte dem Lotsen dann mit, daß ich die roten Schornstein-Dampfer nehmen würde. Eine Stunde bevor wir die Anker lichteten, sagten wir dem Kapitän des Dampfers mit dem gelben Schornstein, daß wir die Dampfer mit den roten

Schornsteinen nehmen wollten, worauf derselbe noch bemerkte, daß es doch gutes Wetter sei und alles klar gehen würde. Die Dampfer mit den roten Schornsteinen lagen etwas westlich von uns und wurden, als wir fertig zum Einlaufen waren, »geflötet und erhielten unsere Leinen«.

Am Morgen des 24. kam ein Herr an Bord und präsentierte mir eine Karte Red Funnel Tug. Auf mein Befragen, was das bedeuten sollte, da ich doch die Offerte dieser Kompagnie bereits hatte, teilte derselbe mir mit, daß ich den vollen Schlepptarif zahlen müsse, da Black Funnel und Red Funnel verschiedene Kompagnien seien.

Ich teilte dem Herrn mit, daß ich keinen Pfennig mehr als Lstr. 6 für Ein- und Ausschleppen zahlen würde, worauf derselbe sich entfernte.

Ferner wird uns hierzu aus Dünkirchen mitgeteilt:

»Weil der Führer des Dampfers nach der erhaltenen schriftlichen Offerte und Erklärung des Lotsen nicht den vollen Tarif ungefähr F. 639,45 anstatt wie abgemacht Lstr. 6 zahlen wollte, kam die Sache zur Klage und der Kapitän des deutschen Dampfers durch das hiesige Handelsgericht verurteilt wurde, der Red Funnel Tug Gesellschaft den vollen Tarif (F. 639,45) zu bezahlen und zwar aus dem Hauptgrunde, weil Black Funnel und Red Funnel Tugs zwei verschiedene Gesellschaften sind.

Das Merkwürdigste dabei ist, daß die Black Funnel Tug Gesellschaft zu der Zeit, wie der Dampfer hier ankam, überhaupt nur einen Dampfer besaß, sich niemals direkt zum Einschleppen präsentiert hat und ein jeder weiß, daß Black Funnel und Red Funnel Tugs zusammen arbeiten.

Es wäre deshalb zu wünschen, wenn in Schiffsverkehrskreisen bekanntgemacht würde, wie die Sachen mit diesen zwei Schleppdampfergesellschaften hier liegen, und daß die Schiffsführer resp. die Reeder sich bei der Annahme von Schleppdampfern bzw. bei Abmachungen von Kontrakten sehr in Acht nehmen sollten und da außer den Red Funnel und Black Funnel Tugs sich augenblicklich noch eine andere Schleppdampfergesellschaft hier befindet,

voraussichtlich in manchen Fällen viel günstigere Bedingungen, als wie die unerhörten hohen Preise, welche bisweilen verlangt werden und mit der Dienstleistung durchaus nicht im Einklang stehen, zu erhalten sind.

Besonders müßten die Schiffsführer darauf achten: 1. daß sie nur Dampfer einer und derselben Gesellschaft nehmen, und 2. daß der abgemachte Preis alle Dienstleistungen, d. h. von der Reede bis nach dem Löschplatz im Dock und eventl. von da bis wieder nach See, in sich einschließt und sich vor ihrer Ankunft hier bei ihrem Agenten oder, wenn dieses unmöglich, bei dem französischen Lotsen erkundigen, wie hoch sich die Unkosten für einen resp. zwei Schleppdampfer von der Reede

bis nach der Dockschleuse, von da bis nach dem Löschplatz und umgekehrt betragen, weil der Schleppdampferlohn von der Schleuse bis nach dem Löschplatz im Dock, Verholen usw., wenn keine besonderen Vereinbarungen in dieser Beziehung gemacht, sehr oft höher ist, als wie der Schlepplohn von und nach See bis zur Schleuse und von derselben nach See.

Nach meinem Dafürhalten sind Schleppdampfer für Dampfschiffe in manchen Fällen hier nicht erforderlich und der Hauptgrund, weshalb die hier unbekannten Kapitäne geraten bzw. veranlaßt werden, dieselben zu nehmen, ist nicht stets in der bedingten Notwendigkeit zu suchen.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

9) *Herbeiführung eines Havarie-Große-Falles durch Verschulden des Kapitäns. Kann sich der Reeder auf die Befreiungsklauseln des Konnossements berufen?*

Wegen Rettungsmaßnahmen, die für den Dampfer *Rossija* nebst Ladung ergriffen waren, war eine Havarie-Grosse aufgemacht. Der Reeder belangte die Ladungsbeteiligten auf ihren Beitrag. Diese wandten unter Berufung auf § 702 H. G.-B. ein, daß die Gefahr, aus der Schiff und Ladung gerettet worden seien, durch Verschulden des Kapitäns der *Rossija* herbeigeführt worden sei. Der Kläger berief sich demgegenüber auf die Klausel der Konnossemente, wonach seine Haftung ausgeschlossen sei für »Strandungen, Zusammenstöße und alle anderen Unfälle bei der Schifffahrt und alle Verluste und Schäden, die dabei verursacht wurden, sogar wenn sie sich ereignet haben durch Nachlässigkeit, Fehler oder Irrtum in der Beurteilung von Seiten des Lotsen, des Kapitäns, der Schiffsmannschaft oder anderer Bediensteter des Schiffseigners«.

In der Literatur des Seerechts ist die Frage streitig, ob sich der Reeder im Falle des § 702 H. G.-B. den Havarie-Grosse-Beteiligten gegenüber auf derartige Befreiungsklauseln berufen kann. Eine höchst richterliche Entscheidung war hierüber bislang nicht ergangen. Das Reichsgericht hat die Frage jetzt in Übereinstimmung mit dem Hanseatischen Oberlandesgerichte bejaht.

Nach § 702 soll die Anwendung der Vorschriften über die große Havarie dadurch nicht ausgeschlossen werden, daß die Gefahr im Falle des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist. Der Beteiligte aber, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann nicht allein wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern, sondern ist auch den

Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, den sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Havarie zur Verteilung kommt. Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Reeder nach Maßgabe der §§ 485, 486.

Für den vorliegenden Fall kommt lediglich das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung in Frage. Die Haftung des Reeder für dieses Verschulden ist, wie sich aus dem Gesetze ergibt, keine andere als die allgemeine in den §§ 485, 486 geregelte Haftung. Daraus folgt, daß der Reeder auch im Falle der großen Havarie von der Haftung für das Verschulden der Schiffsbesatzung, das die Gefahr herbeigeführt hat, frei wird, wo er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht einzustehen hat, namentlich also dann, wenn er durch eine besondere gesetzlich zulässige Verabredung von der Haftung für den Schaden, der durch das Verschulden der Besatzung entstand, dem Ladungsempfänger gegenüber sich freigezeichnet hat. Dies ist im vorliegenden Falle durch die oben erwähnte Konnossements-Klausel geschehen. Das nautische Versehen ihres Kapitäns, das die Beklagten als Ursache der Gefahr ansehen, kann dem Kläger demnach nicht entgegengehalten werden.

Der Nachlässigkeitsklausel ist damit keineswegs eine Ausdehnung gegeben, die ihr nach Zweck und Inhalt nicht zukäme. Sie äußert vielmehr, wie dies nach ihrer Stellung im Frachtvertrage ihre Bestimmung ist, ihre Wirkung auf das ganze Rechtsverhältnis der vereinbarten Güterbeförderung von Anfang bis zu Ende und gewinnt eine besondere Bedeutung gerade dann, wenn der normale Verlauf der Güterbeförderung durch ein Ereignis unterbrochen wird, das den gewöhnlichen Gang der Beförderung stört und die Frage veranlaßt, ob ein

durch diese Störung verursachter Schaden, der an sich in großer Havario zur Verteilung zu kommen hat, vom Reeder aus dem Grunde nicht eingefordert werden kann, weil er nach allgemeinen Grundsätzen für ein Verschulden des Schiffers in Ausführung seiner Dienstverrichtungen zu haften hat. Da nun aber eine Beschränkung der allgemeinen gesetzlichen Haftung des Reeders auf das Maß der Verantwortung, das auch nach Vereinbarung der Negligenzklausel noch übrig bleibt, zulässig ist, würde es einer besonderen gesetzlichen Bestimmung bedürftig haben, wenn die Wirkung der Vereinbarung bei einem durch nautisches Verschulden des Schiffers herbeigeführten Fall der großen Havario nicht zur Geltung kommen dürfte. Der Umstand, daß die große Havario ein selbstständiges Rechtsinstitut ist, berechtigt nicht zu der Schlußfolgerung, daß die verabredeten Bedingungen der Güterbeförderung auf die in deren Verlaufe eintretende Havariogrosse-Verteilung ohne Einfluß bleiben müßten.

Im vorliegenden Falle enthalten die Konnossemente aber auch noch eine besondere Bestimmung,

die den Schluß rechtfertigt, daß nach dem Willen der Beteiligten die Beschränkung für die Haftung des Reeders auch im Falle einer großen Havario ihre Wirkung beibehalten sollte. Dies liegt in der Klausel: »General Average payable according to York-Antwerp Rules 1890«. Des Falles, daß eine Verteilung in großer Havario bei Ausführung des Frachtvertrages eintreten könnte, ist damit ausdrücklich gedacht. Und für diesen Fall hat man sich nicht etwa veranlaßt gesehen, die Beschränkung in der Haftung des Reeders für nautisches Verschulden des Schiffers außer Wirksamkeit zu setzen und etwa eine besondere Bestimmung beizufügen, sondern man hat sich mit dem ausgesprochenen allgemeinen Grundsatz begnügt. Dies rechtfertigt den Schluß, daß die Freizeichnung des Reeders nach dem Willen der Beteiligten auch für den Fall rechtswirksam bleiben sollte, daß die große Havario durch ein Verschulden des Schiffers in Ausführung seiner Dienstverrichtungen herbeigeführt wurde.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 29. April in Sachen Mahn & Co. :/ Morducovitch & Co. Rep. I. 604/04.

### Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft (für das Geschäftsjahr 1904).

Mit einem wichtigen Gegenstand des Berichtes, mit den Angaben über verschollene Schiffe, haben wir uns an anderer Stelle beschäftigt und zum bedeutsamsten Kapitel, der Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse, ist in letzter Nummer im Bericht über die Beschlüsse der 19. ordentlichen Genossenschaftsversammlung gesprochen worden.

Beim Titel »Organisation« wollen wir uns nicht lange aufhalten, wir müßten sonst wieder unser Bedauern darüber aussprechen, daß die Vertretung der Rentenansprüche hamburgischer und lübeckischer Kapitäne und Schiffsoffiziere in den Händen von waschechten Sozialdemokraten, darunter allein von fünf Gastwirten liegt.

Aus dem Kapitel »Verwaltung« ist erwähnenswert: Wie in den Vorjahren ist auch im Berichtsjahre die Tätigkeit der See-Berufsgenossenschaft wiederholt von der Reichsregierung sowie von verschiedenen Bundesregierungen der Seeuferstaaten auch außerhalb des Rahmens ihrer engeren, auf berufsgenossenschaftlichem Gebiete liegenden Aufgaben dadurch in Anspruch genommen worden, daß sie zur Erstattung von gutachtlichen Äußerungen über verschiedene wichtige, die deutsche Seeschifffahrt berührende Fragen mehr allgemeiner Natur aufgefordert worden ist. Auch das Interesse, welches auswärtige Staaten dem Wesen und der Durchführung der deutschen Seeunfallversicherung, speziell dem Gebiete der Unfallverhütung, widmen, ist fortgesetzt ein sehr reges gewesen. Insbesondere haben die Niederländische und die Japanische Regierung durch besondere, nach Hamburg entsandte Kommissare über eine Reihe einschlägiger Fragen sich näher zu unterrichten gesucht. Die im letzten Jahresberichte der S. B. G. bereits erwähnten Gesetzentwürfe, welche die Schaffung einer Seeunfallversicherung für Schweden und Dänemark zum Gegenstand haben, sind im Laufe des Berichtsjahres bei den in Betracht kommenden gesetzgebenden Körperschaften eingebracht worden, und hat die dänische Vorlage bereits Gesetzeskraft erlangt.

Die früher schon wiederholt vorgebrachten Klagen über das der S. B. G. aufgebürdete erhebliche, nach ihrer vollsten

Überzeugung überflüssige Schreibwerk, welches ihr durch die Mitteilung der sogenannten Unterlagen an die Verletzten bzw. deren Hinterbliebene erwächst, werden auch in diesem Jahre mit Nachdruck erneuert. Ihre inzwischen gesammelten Erfahrungen haben nur die von vorneherein von ihr betonte Wertlosigkeit dieser im angeblichen Interesse der Versicherten ergriffenen Maßnahme vollauf bestätigt. Das durch sie erzielte Ergebnis dürfte in der Hauptsache darin bestehen, daß die endgültige Rentenfestsetzung und damit der Beginn des Rentenbezuges eine nicht unwesentliche, mit Rücksicht auf die Interessen der Versicherten entschieden beklagenswerte Verzögerung erleidet. Mit Befriedigung hat die S. B. G. jedenfalls die Tatsache erfüllt, daß anscheinend auch in den Kreisen der Versicherten die Überzeugung von der Wertlosigkeit dieser Unterlagen immer mehr an Boden gewinnt. Ist ihr doch in mehreren Fällen auf die in Gemäßheit der gesetzlichen Bestimmungen mitgeteilten, ausführlich begründeten Unterlagen hin seitens einiger Arbeitersekretariate die Antwort zuteil geworden, daß auf Äußerung zu dem Inhalte dieser Unterlagen Verzicht geleistet, vielmehr um baldige Erteilung eines berufungsfähigen Bescheides gebeten werde, damit zur Vermeidung unnötiger Verzögerung sofort das zuständige Schiedsgericht mit der Angelegenheit befaßt werden könne.

Beschwert fühlt sich die S. B. G. auch durch die Bestimmung des § 159 Abs. 5 des See-Unfallversicherungsgesetzes, welche besagt, daß die Verwaltungskosten der zur Durchführung der Unfallversicherung im Kleinbetriebe der Seeschifffahrt sowie in der See- und Küstenfischerei errichteten Versicherungsanstalt von der S. B. G. getragen werden müssen. Unter diese Verwaltungskosten fallen nach der gegenwärtigen Lage der Gesetzgebung nicht nur die Verwaltungskosten im eigentlichen Sinne wie z. B. Aufwendungen für Beamtengehälter, Miete etc., sondern es umfaßt dieser Begriff als sogenannte weitere Verwaltungskosten auch die Kosten der Unfalluntersuchung, der Feststellung der Entschädigung sowie die Schiedsgerichtskosten. Der Zwang nun, auch für diese



Verwaltungskosten im weiteren Sinne aufkommen zu müssen, birgt für die S. B. G. zweifellos eine nicht zu rechtfertigende Härte in sich. Muß sie doch nicht selten keineswegs unbedeutende Ausgaben machen, um, einige Beispiele herausgegriffen, durch möglichst eingehende Aufklärung zweifelhafter Unfallsachen, durch Herbeiführung von Rentenermäßigungen und Renteneinstellungen auf Grund eingeholter ärztlicher Gutachten für das ihr völlig fremde Vermögen der Versicherungsanstalt besondere Vorteile zu erzielen. Tatsächlich legt der S. B. G. der gegenwärtige Rechtszustand dafür, daß sie ihre Pflicht als Verwalter eines fremden Vermögens peinlich genau erfüllt, noch besondere Strafen auf, da sie jetzt dafür, daß sie dieses Vermögen durch Fernhaltung ungerechtfertigter Ansprüche, durch Herbeiführung von Nachrevisionen der Rentenempfänger vor Schädigungen zu bewahren sucht, in jedem Falle aus ihren eigenen Mitteln noch besondere Aufwendungen bestreiten muß. Daß dieses nicht die Absicht und der Wille des Gesetzgebers gewesen sein kann, glaubt die S. B. G. aus den Motiven sowie aus der ganzen Entstehungsgeschichte des See-Unfallversicherungsgesetzes folgern zu dürfen. Um nun aber die ratio legis in Einklang mit dem Wortlaute des Gesetzes zu bringen, hat die S. B. G. bei der Reichsregierung den Antrag gestellt, im Wege der Gesetzesveränderung die Kosten der Unfalluntersuchung, der Feststellung der Entschädigungen sowie der Schiedsgerichtskosten, die für das Jahr 1904 schon die Höhe von Mk. 4538,95 erreicht haben und zweifellos noch eine erhebliche Steigerung erfahren werden, aus den in § 159 Absatz 5 des See-Unfallversicherungsgesetzes vorgesehenen Verwaltungskosten auszuschneiden.

Besondere Beachtung verdienen auch die unter der Überschrift *Beaufsichtigung des Tiefganges der Seeschiffe* verbreiteten Angaben.

Das vorflussene Jahr hat die S. B. G. der Lösung ihrer Aufgabe, unter Anwendung der erlassenen Freibordvorschriften für alle außerhalb der kleinen Küstenfahrt beschäftigten Fahrzeuge die ihnen zukommende Lademarke zu ermitteln, um einen wesentlichen Schritt näher gebracht. Wie sie in ihrem Verwaltungsbericht von 1903 bereits mitgeteilt hat, ist es zwecks Erzielung möglicher Genauigkeit bei Festsetzung des Freibords unbedingt erforderlich, bezüglich jedes einzelnen Fahrzeuges die für Freibordrechnung grundlegenden Maße, insbesondere die Seitenhöhe, im Dock nehmen zu lassen. Diese Vermessungen erfolgen gegen entsprechende Vergütungen in Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Brake, Geestemünde und Stettin durch staatliche Stellen, an den übrigen größeren, mit Dockanlagen versehenen Hafenplätzen durch technische Aufsichtsbeamten der Genossenschaft. Vormessen für Freibordzwecke wurden bis zum 1. Mai d. J. im ganzen 751 Schiffe. Unter Berücksichtigung des Ergebnisses dieser Vermessungen ist bis zum gleichen Zeitpunkt für 474 Fahrzeuge, und zwar für 376 Dampfer und 98 Segelschiffe der Freibord ermittelt und der Reederei ein entsprechendes Zertifikat ausgestellt worden.

Zur Durchführung einer Kontrolle darüber, daß der von der S. B. G. festgelegte Freibord innegehalten wird, sind ihre sämtlichen technischen Aufsichtsbeamten und Vertrauensmänner sowie für ausländische Hafenplätze die deutschen Konsulate aufgefordert worden, darüber zu wachen, daß von den mit Lademarke der S. B. G. versehenen Schiffen der erlaubte Tiefgang nicht überschritten wird. Eine gleiche Kontrolle erfolgt in Brunsbüttel bezüglich aller den Kaiser Wilhelm-Kanal

passierenden Fahrzeuge sowie in einigen größeren Häfen durch die zuständigen Hafenbehörden. Überschreitungen des Tiefganges werden sofort, und zwar erforderlichenfalls telegraphisch, zur Kenntnis der Genossenschaft gebracht. Durch Anfertigung besonderer Listen und fortlaufende Vergleiche mit den Registern des Germanischen Lloyd, des Bureau Veritas und des Britischen Lloyd wird auf dem Genossenschaftsbureau ständig kontrolliert, ob diejenigen Schiffe, für welche ein Freibord-Zertifikat erteilt ist, bezüglich der Klassifizierung Veränderungen erleiden, und ob infolgedessen eine anderweitige Festsetzung des Freibords in Frage kommt.

Durch Einziehung von Tiefgangsanzeigen seitens der in der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt beschäftigten Fahrzeuge ist die S. B. G. bemüht, die erforderlichen Unterlagen für die sachgemäße Beurteilung der Frage zu beschaffen, ob sich die Ausdehnung der bereits in Kraft stehenden Freibordvorschriften auf die in den vorgenannten Fahrten verkehrenden Schiffe empfiehlt oder ob hierfür die Aufstellung besonderer Vorschriften geboten erscheint.

Bedauerlicherweise haben sich im Verlauf der letzten Monate mehrere Fälle ereignet, in welchen die deutsche Lademarke von englischen Behörden nicht anerkannt worden ist, vielmehr deutsche Schiffe, welche bis zu dem durch die Freibordvorschriften der S. B. G. gestatteten Tiefgang geladen hatten, gezwungen worden sind, ihre Ladung bis auf das durch die englischen Regeln erlaubte Maß wieder zu löschen. Diese Eingriffe des Board of Trade und die hiermit verknüpfte Nichtachtung der deutschen Tiefladelinie hat in den Kreisen der Mitglieder der Genossenschaft große Erregung hervorgerufen, die umso berechtigter ist, als die deutschen Reeder bisher stets willig die ihnen auferlegten, durch die auch ausländischen Mannschaften zugute kommende sozialpolitische Gesetzgebung bedingten Lasten getragen und die kostspieligen, zur Verhütung von Unfällen erlassenen Vorschriften befolgt haben, ohne daß dieser Gesetzgebung bis heute auch ausländische, speziell englische, in deutschen Häfen verkehrende Schiffe unterstellt worden sind. Selbstverständlich hat der Genossenschaftsvorstand dem in Frage stehenden Vorgehen des Board of Trade seine intensive Aufmerksamkeit geschenkt und sich unverzüglich mit der Reichsregierung in Verbindung gesetzt, die ihrerseits in entgegenkommender Weise sofort in diplomatische Verhandlungen mit der Britischen Regierung wegen Anerkennung der deutschen Freibordvorschriften eingetreten ist. Wenn auch eine endgültige Stellungnahme der Britischen Regierung noch nicht erfolgt ist, so glaubt sich der Vorstand der S. B. G. doch der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß die Verhandlungen zu einem befriedigenden Ergebnis führen werden und infolgedessen die S. B. G. nicht bei der Reichsregierung den Antrag zu stellen braucht, durch gesetzgeberische Maßregeln auch englische Schiffe den für unsere Schiffe maßgebenden Vorschriften und der hierdurch bedingten Belastung zu unterstellen.

Erwähnen wollen wir für diesmal noch zum Schluß, daß nach den Aufzeichnungen des Berichtes die deutsche Kauffahrteiflotte seit 1888 um 54,48 pZt. an hölzernen Seglern abgenommen, dagegen um 164,37 pZt. an eisernen Seglern und um 105,71 pZt. an Dampfern zugenommen hat. Allerdings handelt es sich hier um die Entwicklung nach der Schiffanzahl nicht aber nach ihrem Rauminhalt, denn dann würde ein anderes Bild zum Vorschein kommen.

## Die zweite internationale Reederkonferenz in Kopenhagen

ist in der Zeit vom 6. bis 8. Juni abgehalten worden und hat mehrere hochwichtige Beschlüsse gefaßt. Ihr Zweck, die Gründung einer internationalen Reederorganisation, wurde ebenso erfüllt, wie es gelang eine Frachtskala für die kommenden Monate bis zur Herbstkonferenz festzustellen. Diesen Be-

schlüssen gingen ernste und lebhaft Debatten voraus. Insbesondere verdient hervorgehoben zu werden, daß der dänische Reeder Johann Hansen in einem großangelegten Exposé die Grundlage zu weiteren fruchtbringenden Erörterungen über den Zustandekommen der Organisation schuf.

Am zweiten Tage wurde in die Spezial-Diskussion über die Gründung einer internationalen Reeder-Organisation eingetreten. Der Vorsitzende Direktor Kronman ging den von dem Komitee, das von der Konferenz im Februar gewählt wurde, ausgearbeiteten Vorschlag durch, dessen Hauptpunkte, nach der »N. H. Börsenhalles«, in Kürze folgende sind:

Es wird eine Organisation mit dem Namen »The Baltic and White Sea Conference« gebildet, deren Zweck ist. 1) die Dampfschiffsreeder zu vereinigen, um die Konkurrenz abzuhalten und zu regulieren, sowie den vernichtenden Frachtspekulationen, die jetzt von gewissen Maklern geübt werden, entgegenzuarbeiten; 2) Charterpartiebedingungen zu verbessern und 3) den Mitgliedern Fälle von »unfairen« Abrechnungen Forderungen (Charges and Claims), die zur Kenntnis der Vereinigung gelangen, zu unterbreiten, sowie endlich von Zeit zu Zeit die notwendigen Minimalfrachten festzusetzen.

Diese Punkte wurden von dem Vorsitzenden einer nach dem anderen motiviert und darauf mit unwesentlichen Änderungen von der Versammlung einstimmig angenommen. Als Beitrag zu den der Vereinigung erwachsenden Kosten wurde 1/2 d per Brutto Reg.-Ton in Vorschlag gebracht. Der Vorstand der Vereinigung soll aus Repräsentanten bestehen, von denen jedes Land je einen für 50 000 Br.-Reg.-Ton wählt, die bei der Organisation angemeldet sind, doch soll kein Land mehr als 3 Repräsentanten wählen können. Weiter wurden Bestimmungen festgelegt, bezüglich der korrespondierenden Mitglieder, sowie über das Stimmrecht. Der Vorsitzende hob noch besonders hervor, daß nur einzelne Firmen Mitglieder der Organisation werden können und nicht Vereinigungen von Reedern, da man jeder einzelnen Firma volle Freiheit erhalten müsse, mit dem Recht aufzutreten, das die betreffende Stimmenzahl ihr gebe, ohne Rücksicht auf die spezielle Organisation, der sie etwa angehöre.

Von der Versammlung wurde gegen die vorgeschlagenen Regelungen und Bestimmungen irgend eine Einwendung nicht erhoben; nur wurde beschlossen, daß keine Firma mehr als 5 Stimmen haben dürfe. Hierauf gelangte der Vorschlag bezüglich Gründung einer internationalen Dampfschiffsreeder-Vereinigung vom Kongreß einstimmig zur Annahme.

Bei Besprechung der Frage bezüglich Abhaltung des nächsten Kongresses wurde als Ort nach alldem Vorschlag Kopenhagen wieder in Aussicht genommen und der Vorsitzende der Dänischen Dampfschiffsreeder-Vereinigung Direktor Adolf Carl zum Präsidenten der neuen internationalen Organisation erwählt.

Die von schwedischer Seite gegebene Anregung, neben Reedern auch Maklern das Recht der Mitgliedschaft einzuräumen, wurde vorläufig offen gelassen, nachdem sich außer dem Vorsitzenden die Herren Direktor Böger, Hamburg und Cairns, Newcastle, dagegen ausgesprochen hatten.

Die nun folgenden Beratungen über die Festsetzung neuer Minimalfrachtraten hatten zur Folge, daß eine von einem am 6. Juni gewählten Ausschuß vorgeschlagene Frachtskala in den wesentlichsten Punkten die Zustimmung der internationalen Reederkonferenz fand.

Ferner wurde den Mitgliedern anheimgegeben, unabhängig von dem Vorschlage des Ausschusses, bei Zeitchartern nicht unter folgenden Raten zu schließen:

bis zu 400 Standard	15 s 6 d
400—500	14 s 6 d
500—600	14 s 3 d
600—700	14 s 0 d
700—800	12 s 6 d
800—1000	12 s 3 d

## Schiffbau.

### Baufträge.

Der von dem Norddeutschen Lloyd bei der Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft »Vulkan« kürzlich in Bau gegebene Doppelschrauben-Reichspostdampfer, der für die Fahrten nach dem fernen Osten bestimmt ist und »Prinz Ludwig« benannt werden soll, ist ein Schwesterschiff des vor kurzem in die ostasiatische Reichspostdampfer-Linie eingestellten Dampfers »Prinz Eitel Friedrich«. Er wird bei 175 × 11,6 × 8,0 m Dimensionen und 10 000 Br.-H.-T., Einrichtungen für 100 Passagiere I., 160 II. und etwa 80 III. Klasse und Doppelmotoren von zusammen 7000 ind. HP. erhalten.

Die Stettiner Oderwerke erhielten von der Stettiner Kaufmannschaft den Auftrag zum Bau eines **Disbrochers** mit einer Maschinenleistung von 1200 PS, dessen Ablieferung am 1. Dezember 1905 erfolgen soll.

### Stapelläufe.

Auf der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg ist am 7. Juni ein unterelbischer Passagierdampfer zu Wasser gelassen worden, der den Namen »**Hstobrigge**« erhalten hat. Er soll zwischen Hamburg und Cranz fahren.

### Probefahrten.

Der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Ges. zur Verwendung an der brasilianischen Küste auf der Werft von Janssen & Schmilinsky, Hamburg, gebaute Schleppdampfer »**Sao Luiz**« machte am 3. Juni eine zufriedenstellende Probefahrt.

Am 7. Juni machte der von den Stettiner Oderwerken für die Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Braunlich neu

erbaute Dampfer »**Hertha**«, ein Schwesterschiff des »**Odin**« eine zufriedenstellende Probefahrt.

Der bei J. H. N. Wichhorst, Hamburg, für ein russisches Konsortium zur Fahrt auf dem Jenissei erbaute Doppelschraubendampfer »**Mülheim**« machte eine zufriedenstellende Probefahrt, nachdem er im Hamburger Hafen nach einer Reise aufgelegt hatte.

Die hamburgische Schiffswerft und Maschinenfabrik (Franz Mützelfeldt) hat ein **neues Slip** eingerichtet, zu dem eine Dampfmaschine von 50 Pferdekraften in Betrieb genommen wird.

Ende voriger Woche fand in Flensburg eine Versammlung derjenigen Werftarbeiter statt, die Mitglieder des Arbeiterbundes und der vereinigten Kriegervereine sind, um erneut Stellung zum Streik auf der **Flensburger Schiffsbau-Werft** zu nehmen. Es wurde einstimmig der Antrag angenommen, daß es dem kombinierten Vorstande des Arbeiterbundes und der Kriegervereine überlassen bleiben sollte, durch eine Kommission die Friedensverhandlungen mit der Werft wieder aufzunehmen.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die Verhandlungen zwischen der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« einerseits und der British India and Peninsular & S. Nav. Co. andererseits sind nach zweimaligen Versuchen resultatlos verlaufen. Die British India Line hat eine neue Linie nach Bombay, Kurrachee, Madras ab Antwerpen eingerichtet.

Die Untersuchung eines Maschinenschadens an Bord eines Harburger Dampfers gab dem Seeamt zu Hamburg Veranlassung, den Unfall auf flüchtige und nicht sachgemäße Arbeit bei dem Aufsetzen der Kuppelungscheibe, sowie beim Ausrichten der Wellenleitung zurückzuführen. Dem Maschinisten M., welcher nur die letzte Reise mitgemacht hat, wird ein Vorwurf nicht gemacht. Der Gesamtzustand der Maschinenanlage scheint aber nach dem Ergebnis der Untersuchung ein wenig gut erhalten gewesen zu sein.

Aus dem Jahresbericht der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger geht hervor, daß dem Kapitän Herrn B. Schierhorst, D. »Phoebus«, eine Ehrengabe von Mk. 400 für die Rettung der aus 23 Personen bestehenden Besatzung der französischen Brigg »Isle de Terre Neuve« zuerkannt worden ist und daß den Preis von 200 Mk. die Rettungsmannschaft des III. Ebleuchtschiffes von 12 Personen des englischen Dampfers »Cito« erhalten hat.

Durch die norwegische Regierung ist dem Kapitän Johannes Franz Richard Borstolmann vom Schiepper »Cuxhaven« für die am 7. Januar d. Js. ausgeführte Rettung der aus 9 Mann bestehenden Besatzung der Bark »Frey«, aus Risør, ein silberner Becher im Werte von 100 Kronen verliehen worden. Maschinist Christian Zipp, Steuermann Heinrich Wangel, Heizer R. Gliemann und Koch Göthel wurde die 3. Kl. der Medaille für edle Tat zuerkannt.

Am 6. Juni feierte Herr C. M. Matzen, Inhaber der hamburgischen Schiffsreederei gleichen Namens, seine goldene Hochzeit, wobei das Jubelpaar vom Hamburger Senat durch Überreichung eines Portugalösers ausgezeichnet wurde.

Zur Teilnahme an der Kieler Woche werden sich der kommandierende General des IX. Armeekorps, Exzellenz v. Bock und Polach, sowie der Stadtkommandant von Altona, Generalmajor v. Versen, in Gemeinschaft mit anderen von der Hamburg-Amerika Linie geladenen Gästen an Bord der »Prinzessin Victoria Luise«, Kapt. Brunswig, nach Kiel begeben.

#### Ausland.

Wie aus glaubhaften Mitteilungen der Tagespresse hervorgeht, scheint dank den Bemühungen des Präsidenten Roosevelt ein bedeutender Schritt auf dem Wege zu Friedensverhandlungen zwischen Rußland und Japan unternommen worden zu sein. Ist es auch vorläufig nur ein Waffenstillstand, so kann doch aus ihm ein dauernder Friede werden, falls Japan keine demütigenden Bedingungen stellt.

Norwegen hat sich durch eine schriftliche Kundgebung seiner Regierung und seines Parlaments an den König Oskar von Schweden losgesagt und stellt gegenwärtig, da der König diesen Schritt als Revolution gekennzeichnet hat, ein Staatswesen ohne eigentliche Verfassung dar. Für die Schifffahrt ist dieser Vorgang ohne einschneidende Bedeutung und vorläufig nur insofern bemerkenswert, als von norwegischen Kriegsschiffen nunmehr auch die sog. »reine« Flagge weht, der seit langen Jahren erstrebte Wunsch der norwegischen Reformpartei.

Vor dem Liverpooler Court of Passage stand am 2. Juni die Schadenersatzklage des Hafenamtes gegen eine englische Reederei zur Entscheidung, weil ein Schiff der Reederei Hafenbauten beschädigt und dadurch Reparaturkosten von 61 £ verursacht hatte. Da das Schiff, der Dampfer

»Navarre«, zur Zeit des Unfalls von einem dem Hafenamt unterstellten Lotsen geführt worden war, wurde die Klage abgewiesen.

Weil er eine gesetzwidrig hohe Deckslast von 3000 Kubikfuß Mahagoniblöcken bei der Ankunft im Londoner Hafen an Bord des dänischen Dampfers »Kasan« hatte, wurde sein Kapitän H. vom Polizeigericht nach Art. 451 der Merch. Shipping Act bei mildernden Umständen (Unkenntnis des Gesetzes) zu 35 £ 5 s und 5 £ 5 s Gerichtskosten oder zu 6 Monaten Gefängnis verurteilt.

Der »Shipping Gazette« wird aus New-York geschrieben, daß beabsichtigt werde, die sämtlichen Schiffe der International Mercantile Marine Company (Morgantrust) mit Apparaten für Unterwassersignale einzurüsten.

#### Vermischtes.

**Erweiterung der Häfen und Verkehrsanstalten in Bremerhaven.** Mit dem Vertrage zwischen Preußen wegen Austausch von Gebietsteilen bei Bremerhaven und Fischerhude, dem Vertrage mit dem Reichs-Marineamt und dem Vertrage mit dem Norddeutschen Lloyd hat sich am 7. Juni die Bremische Bürgerschaft beschäftigt; als Erster nahm Herr Bürgermeister Dr. Barkhausen das Wort und beleuchtete in einer bedeutenden Rede die Vorlage, ihre Geschichte, ihr Wesen und ihre mutmaßliche Zukunft. Seine Ausführungen atmeten weitblickenden Geist, frei von jeder Engherzigkeit und zeichneten sich durch einen stolzen Patriotismus aus. Herrn Dr. Barkhausen, der es verstand, das Projekt von einer hohen Warte aus zu behandeln, gelang es, die kurzsichtigen Bedenken, welche die Vorlage im preussischen Abgeordnetenhaus beinahe zu Fall gebracht hatten, in ihrer ganzen Kleinheit zu beleuchten. Man hätte im Hinblick auf diese wirkungsvolle Begründung der Vorlage annehmen sollen, daß sie von der Bürgerschaft gleich in der Plenarsitzung genehmigt würde. Leider trifft diese Annahme nicht zu, denn die Vorlage wurde an eine zwölfgliedrige Kommission verwiesen. Und zwar hauptsächlich, wie der Antragsteller Herr Grimmenstein bemerkte, weil eine Amortisation der vom Norddeutschen Lloyd verzinsten Ausgaben für Hafenzwecke erforderlich sei. Diese Auffassung fand trotz der nachstehenden überzeugenden Ausführungen des Herrn Fr. Achelis die Mehrheit. Er sagte nach der »Wes.-Ztg.«: Der Lloyd hat stets einen großen bremischen Patriotismus bewiesen, er hat eine große Industrie erzeugt und unterhält manche unrentable Linien nur im Interesse des Handels. Die neuen Anlagen werden aber nicht allein für den Lloyd geschaffen, sondern besonders auch für den Baumwollhandel. Ich bin von der Verwaltung des Lloyd beauftragt und ich erkläre hier im Namen der Verwaltung des Lloyd, daß der Lloyd mit seinen Verpflichtungen, welche er aus diesem Vertrage übernommen hat, bis an die äußerste Grenze dessen gegangen ist, was er glaubt, verantworten zu können. (Hört! Hört!) Der Lloyd ist deshalb nicht in der Lage, irgend welche weitere Verpflichtungen zu übernehmen. Die Herren des Lloyd haben sich gesagt, daß ein besonderer Wagemut notwendig wäre, um überhaupt das große Ziel zu erreichen, und aus diesem Gesichtspunkte haben sie sich bereit erklärt, die Verzinsung zu übernehmen. Ich glaube, daß noch niemals eine private Gesellschaft eine so hohe Verpflichtung übernommen hat. Die neuen riesigen Anlagen in Antwerpen haben einen Wert von 100 Millionen Francs, da ist aber keine Schifffahrtsgesellschaft, die die Verzinsung übernimmt, da trägt der Staat das volle Risiko. Eine Kommissionsberatung wird zu nichts führen, sie hat nur den Schaden, daß die Spekulation Zeit gelassen wird, sich der in Frage kommenden Ländereien zu bemächtigen.



**Zur hamburgischen Kaigebührenfrage,** zu dem wiederholt erörterten Gegenstand, hat ein neuer Ausschuß der Bürgerschaft Stellung genommen und befürwortet, dem § 2 der Betriebs- und Gebührenordnung für die Kaianlagen folgenden Abs. 6 hinzuzusetzen: »Von der Benutzung der Kaianlagen sind solche Schiffe ausgeschlossen, deren Vertreter bezüglich der betreffenden Ladung Verträge abgeschlossen oder Konnossemente gezeichnet haben, nach denen von dem Ablader oder Ladungsempfänger die Raumgebühr ganz oder teilweise oder mehr als der im § 22 bestimmte Bruchteil der Ladungsgebühr einzuziehen ist. Der Vertreter des Schiffes hat auf Verlangen der Kaiverwaltung vor Einräumung eines Kaiplatzes eine hierauf bezügliche Erklärung abzugeben.« Hieraus geht also hervor, daß der Ausschuß, hat er auch die bekannte Auffassung der Bürgerschaft etwas modifiziert, doch auf dem Standpunkt verharret, wonach sich die Reeder nicht durch die bekannte Konnossementsklausel der ihnen durch das hambg. Gesetz auferlegten Verpflichtung entziehen dürfen. —

**Ertrag der hamburgischen Hafenanlagen.** Aus der hamburgischen Staatshaushalt-Abrechnung über das Jahr 1903, die soeben veröffentlicht wird, geht hervor, daß die Netto-Einnahmen aus dem öffentlichen Kaibetriebe (Kai-, Lager-, Wiege- und Krangeld, Ladelöhne etc.) 2,87 Millionen Mark und aus der Verpachtung von Kaistrecken 832 000 Mark, mithin zusammen 3,70 Millionen Mark betragen haben. Gegenüber den Einnahmen im vorhergehenden Jahre, die sich auf 3,32 Millionen Mark stellten, lassen sie also eine nicht unbedeutende Zunahme erkennen. Für das Jahr 1904 wird diese Zunahme voraussichtlich noch erheblich größer sein, da in den Einnahmen dieses Jahres zum ersten Male die von der Hamburg-Amerika Linie für Benutzung der neuen Kuhwärdenhäfen gezahlte Pachtsumme von ca. 1,3 Millionen Mark voll enthalten ist. Der Voranschlag für die Kaieinnahmen im Jahre 1903 wurde durch die erzielten Einnahmen um nicht weniger als 393 000 Mark übertroffen. Unter den sonstigen aus dem Hafenbetriebe fließenden Einnahmen des hamburgischen Staates stehen die Tonnengelder in Höhe von 2,60 Millionen Mark (im vorhergehenden Jahre 2,46 Millionen Mark) und die Gebühren der Deputation für Handel und Schifffahrt (die allerdings nur zum Teil Einnahmen aus dem Hafenbetriebe sind) mit 1,34 (Vorjahr: 1,31) Millionen Mark voran. Auch diese Summen werden sich entsprechend dem steigenden Schiffsverkehr des Hamburger Hafens im Jahre 1904 jedenfalls vergrößert haben.

**Argentinische Häfen.** In einem längeren Bericht über die wirtschaftliche Lage in Argentinien wird den »Hbg. Nachr.« berichtet, daß sich in diesem Jahre noch mehr als im vorigen die Häfen unzureichend erwiesen hätten, um den Getreide-Export so rasch zu bewältigen, als dies notwendig erscheint. Ein kolossaler Weizenstock wartet an den Kais auf Löschung und binnen kurzem werden die Transporte der Maisernte beginnen. Besonders der Hafen von Buenos Aires hat sich bereits als zu klein erwiesen, und gerade dieser Hafen ist gezwungen, noch viele Jahre lang den größten Teil der Ernte aufzunehmen, da der bonaerenser Markt den Hauptgeschäftsmann darstellt. Um die heutige kommerzielle Bewegung bewältigen zu können, muß dieser Hafen unbedingt vergrößert werden, und hat sich die Regierung bereits mit diesem Projekt beschäftigt. Der Hafen von La Plata ist jetzt von der Regierung angekauft und wird bereits ein Teil der Ent- und Verladungen nach dort dirigiert, um den bonaerenser Hafen zu entlasten. Ferner faad, um wegen der Frage der unzulänglichen Häfen einen Anfaug zu machen, Mitte April eine Konferenz zwischen dem Finanzminister Dr. Terry und zwei Bankiers statt. Die beiden Finanzleute befinden sich zurzeit auf der Reise nach Europa und handelt es sich um die Bildung eines Kapitalisten-Syndikats, das der Nationalregierung Geld

zum Bau eines Schifffahrtskanals zwischen den Häfen von La Plata und Buenos Aires für die Dauer von zwanzig Jahren vorstrecken soll.

## Vereinsnachrichten.

### Hamburgischer Verein »Seefahrt«.

Am 13. Juni fand im Saale No. 14 der Börsenhalle die diesjährige ordentliche Versammlung der Mitglieder unter Vorsitz von Herrn Bürgermeister Dr. Burchard statt. Der Vorsitzende berichtete über das *verflossene Geschäftsjahr*: Der Zweck des Vereins, einen tüchtigen *Nachwuchs an Seeleuten* durch Unterbringung geeigneter Jungen auf deutschen Schiffen heranzubilden, sei vom Vorstand in erster Linie auch weiter zur Durchführung gebracht worden. Redner gibt, nach den Hbg. Nachr., genaue Zahlenangaben über die in dieser Hinsicht im verflossenen Jahre erfolgte Einstellung von Schiffsjungen. Die *Heranbildung eines tüchtigen Stammes deutscher Jacht-Matrosen* sowie den deutschen Segelsport durch den Erwerb und Betrieb geeigneter Segel-Jachten zu fördern, habe man ebenfalls die größte Aufmerksamkeit geschenkt. Die im Besitz des Vereins befindliche Jacht »Hamburg«, welche im Jahre 1903 viermal gesiegt hatte, konnte allerdings während der Regatten im Vorjahre keinen Sieg erringen. Es dürfte dies hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, daß Kapitän Peters, dem die Führung der Jacht oblag, von seiner Erkrankung noch nicht vollständig wieder hergestellt war, um seine volle Tätigkeit entfalten zu können. Im laufenden Jahre habe sich die Jacht »Hamburg« aber einen großen Ruhm erworben durch ihre Beteiligung an der Ozean-Wettfahrt, für welche der Kaiser einen Preis gestiftet hatte. Bevor die Jacht zur Teilnahme gemeldet wurde, haben eingehende Erwägungen im Vorstande stattgefunden, ob die Jacht starten soll oder nicht. Nach eingehender Prüfung hielt man jedoch den Wettbewerb der Jacht für tunlich, da der Kommodore Ad. Tietgens sich bereit erklärt hatte, die Fahrt mitzumachen. Die »Hamburg« hat bei dieser Konkurrenz ein glänzendes Ergebnis erzielt. Wenngleich sie auch nicht als erstes Boot eintraf, so hat sie doch als zweites und einziges deutsches Schiff sämtliche übrigen englischen und amerikanischen Teilnehmer geschlagen. Hierfür gebührt vor allen Dingen der Dank dem Kommodore Tietgens, der den Verein vertreten hat und durch seine Zuversicht und Einsicht wesentlich auch den Erfolg herbeigeführt hat. Das Schiff hat weder bei der Ausreise noch während des Race irgendwelchen Schaden gehabt und man darf wohl sagen, daß es auch mit guten Aussichten in die diesjährigen Regatten geht. Den Dank des Vereins sprechen wir aber auch Herrn Generaldirektor Alb. Ballin als Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie aus, der dafür gesorgt hat, daß die Jacht »Hamburg« bei der Ausreise durch ein Schiff der Gesellschaft bis zu den Azoren, also über die gefährlichen Stellen hinaus, geschleppt worden ist. Der dritte Zweck des Vereins, *außerordentliche seemannische Leistungen zu belohnen*, wurde ebenfalls vom Verein in 12 Fällen zur Durchführung gebracht. Es wurden 11 silberne und 1 goldene Medaille an 4 Steuerleute und 8 Matrosen verteilt. Redner führt einige Fälle an, für welche die betreffenden Belohnungen erfolgt sind. Hierauf erteilte Herr Direktor Guido Wolff als Schatzmeister des Vereins den Bericht über die Vermögenslage. Herr Bürgermeister Dr. Burchard gedachte nunmehr des verstorbenen bisherigen Rechnungsprüfers Herrn Generalkonsul Alfred Kayser, dessen Hinscheiden auch für den Verein einen schweren Verlust bedeute. Zu Rechnungsprüfern wurde Herr E. Th. Lind wieder und Herr Rud. Ciesemann neu gewählt. Nachdem die Mitglieder hierauf dem Vorstand die erbetene Entlastung erteilt hatten, wurde die Sitzung geschlossen.

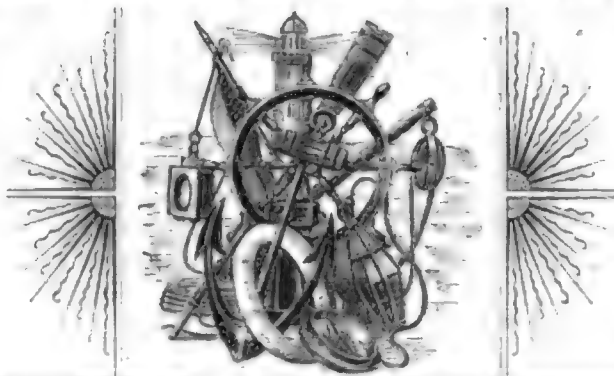
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

### Seekarten in finnischen Gewässern.

Bei der seeamtlichen Untersuchung von Unfällen deutscher Schiffe in finnischen Gewässern ist wiederholt zur Sprache gekommen, daß Spezialkarten, welche den Kapitän in die Lage versetzt hätten, den erforderlichen Einfluß auf die Navigierung auszuüben, an Bord nicht vorhanden waren.

Es scheint dies zum Teil auf Unkenntnis der Tatsache zu beruhen, daß gute schwedische Spezialkarten von jenen Gegenden vorhanden sind und daß eine Anzahl von russischen Karten die Namen neben der russischen auch in schwedischer Sprache angibt und somit für deutsche Kapitäne leichter verständlich sein wird.

Im Nachstehenden ein Verzeichnis solcher Karten, welche bis zum Erscheinen der deutschen Ausgaben gute Dienste leisten können.

#### A) Schwedische Karten:

- Nr. 20. Bottenviken, norra, delen.  
» 21. » södra delen.  
» 22. Norra Quarken.

- Nr. 5. Bottenhafvet.  
» 26. Åland och Åbo skärgårdar.  
» 27. Finska viken, västra delen.

Nr. 28. Finska viken, östra delen.

#### B) Russische Karten, auf denen neben den russischen Schriftzeichen auch die Namen in schwedischer Sprache angegeben sind:

- Nr. 96. SO-Einfahrt nach Tornea.  
» 94. Einfahrt nach Brahestad.  
» 1673. Von Stubben bis Truthellan mit Plänen der Engen.  
» 1729. Von Truthellan bis Rönnskär.  
» 1771. Von Goshellan bis Shogklubb.  
» 1675. Von Lekö bis Lypertö, Fahrwasser nach Nystad und Enskar-Leuchtturm.  
» 1755. Pläne der Engen und Einfahrten nach Nystad.  
» 1561. Einfahrt nach Mariehamn.

Für die vorstehende Bekanntgabe des Herrn Staatssekretärs des Innern an den Verband haben seine aktiven Mitglieder Ursache dankbar zu sein.

**Erweiterte Vereinstätigkeit des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg.** Wie den Mitgliedern durch die Tagespresse bekannt geworden sein wird, wurde dem Verein das Engagement der Besatzungen von fünf russischen Dampfern mit deutschem Personal durch eine russische Reederei übertragen. Um dieser ehrenvollen Verpflichtung voll entsprechen zu können, reisten der Vorsitzende, Herr Freyer, und der Rechtsbeistand, Herr Rechtsanwalt K ü m p e l, nach St. Petersburg, wo sie die Verhandlungen leiteten. Über das Ergebnis dieser Reise stattete der Vorsitzende in der am 8. Juni abgehaltenen Sitzung folgenden Bericht ab. Er gab bekannt, daß die Verhandlungen in St. Petersburg dazu geführt haben, daß der Verein für die Besatzungen der 5 russischen Dampfer »Belgravia«, »Assyria«, »Adria«, »Valesia« und »Constantia«, welche er im Auftrage der russischen Reederei anstellte, während der ganzen Vertragszeit die Fürsorge übernehmen soll. Die russische Reederei habe es dem Verein übertragen, alle Ansprüche, welche sich aus den mit den Besatzungen abgeschlossenen Verträgen ergeben, selbständig zu prüfen und darüber zu entscheiden. Sie habe sich bereit erklärt, die vom Verein getroffenen Entscheidungen als für sie verbindlich gelten zu lassen. Es liegt auf der Hand, daß dies weiterhin eine außerordentliche Tätigkeit für die Vereinsleitung nach sich ziehen werde. Nichtsdestoweniger sei das gegenwärtige Eintreten des Vereins bei solcher Besetzung von Schiffen als der Anfang zu weiterer Entfaltung der Vereinstätigkeit zu begrüßen. Er hoffe, daß die Mitglieder von der Wichtigkeit der durch diesen neuen Schritt geschaffenen Vereinstätigkeit überzeugt seien, und daß sie zusammen mit der Vereinsleitung danach streben werden, gerade diese für die Mitglieder außerordentlich wichtige Tätigkeit nach Möglichkeit auszudehnen.

Der Verband hat Anlaß, sein Mitglied, den Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, wegen seiner erfolgreichen Tätigkeit zu beglückwünschen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 25.

Hamburg, den 24. Juni.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Über die Schifffahrt und Reederei von Bremen. — Der Übergang zum Rechtweisenden? — Nachtsignale. — Zur Lage der deutschen Segelschiffsreederei. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

#### Mit unserem neuen Ruderkommando

beschäftigt sich in der englischen Fachpresse eine Zuschrift, die von mehr als einem Gesichtspunkt aus Beachtung verdient. Der Verfasser, anscheinend ein englischer Schiffsoffizier, teilt uns zunächst mit, daß das direkte Steuerbord- und Backbordkommando neuerdings auch in Holland und zwar vor zwei Monaten ohne jede Übergangsperiode eingeführt sei und seitdem zu allen möglichen bisher glücklicherweise nur ungefährlichen Mißverständnissen Anlaß gegeben habe. Er macht hierfür die Behörden verantwortlich, weil sie die Lotsen veranlaßt hätten, strikte auf allen Schiffen unbekümmert um ihre Nationalität das neue Kommando zu gebrauchen. Im Gegensatz hierzu seien die Elb Lotsen vorausschauender. Zwar teilen sie beim Einbordkommen eines britischen Schiffes den Wortlaut der Kaiserlichen Verordnung vom 18. Oktober 1902 mit, aber sie kommandieren dann nach dem alten System, wofür ihnen der Verfasser sehr dankbar ist. Hierauf werden die zwecklosen Bestrebungen der Rotterdamer Makler englischer Schiffe um das Zustandekommen eines Erlasses für einschränkende Bestimmungen zu Gunsten englischer Schiffe geschildert und die Gefahren ausgemalt, welche durch mißverständliche Auffassung eines Ruderbefehls entstehen können. Dann sagt der Verfasser, daß das neue System in Frankreich, Spanien, Italien, Deutschland und Holland eingeführt und daß seine Adoption durch England zweckmäßig sei. Rufe er mit diesem Vorschlage auch eine

lebhaft Auseinandersetzung in Küstenschiffahrtskreisen, vielleicht gar Entrüstung hervor, so müsse er ihn doch aufrechterhalten. Schwierigkeiten habe der Gebrauch des neuen Kommandos weder deutschen noch holländischen Seeleuten bereitet, er glaube sogar, daß, wenn das neue Kommando bei uns erst eingeführt sei, »only regret would be that the change had not taken place earlier«. — Welchen Standpunkt man auch immer zur Ruderkommandofrage eingenommen haben mag, diese Kundgebung des englischen Seemannes verdient freudig begrüßt zu werden. Natürlich ist an einen Erfolg seiner Bestrebungen noch nicht zu denken, kein Baum fällt auf einen Schlag, es wäre aber schon viel erreicht, wenn sich die englischen Schifffahrtskreise gelegentlich ernstlich mit dem neuen System beschäftigen wollten. Daß es international gedacht das zweckmäßigste ist, wurde ja von keiner Seite bestritten, nur gegen seine einseitige Einführung auf deutschen Schiffen richteten sich die Protestkundgebungen. Nach wie vor mit größter Berechtigung! Aber gerade deswegen müssen alle Versuche, die englischsprechenden Seeleute für den uns aufgezwungenen leider unabänderlichen Zustand zu erwärmen, unterstützt werden.

#### Über Zweck und Wesen der Schiffsjungenzentrale in Stettin,

eines Instituts, dessen Eröffnung wir hier bekannt gegeben haben und das noch nicht in dem Umfang, wie es wünschenswert wäre, in Anspruch



genommen wird, erhalten wir von sachkundiger Seite folgende Zuschrift:

Vielleicht muß erst ein scheinbar berechtigtes Mißtrauen gegen die neue Schiffsjungen-Zentrale allmählich beseitigt werden. Vielleicht erachtet man es auch nicht als eine Aufgabe der Seemannsmission, sich um die Vermittlung der Schiffsjungenstellen zu kümmern. Und doch ist der Entschluß von seiten der Seemannsmission, dieser Aufgabe näher zu treten, aus innerer Notwendigkeit heraus entstanden. Auf allen Stationen des In- und Auslandes laufen immer wieder Bitten um Rat und Hilfe bei Beschaffung von Schiffsjungenstellen aus dem Binnenlande ein. Das gewissenlose und rücksichtslose Treiben gewisser Unterhändler, die unsere deutschen Jungen in ihrer Arglosigkeit auf ausländische Schiffe verschachern, hat schon so viel Elend in einzelnen Familien hervorgerufen, daß die Seemannsmission, welche davon wohl mehr als irgend eine andere Körperschaft Kenntnis erhielt, unbedingt Schritte ergreifen mußte, um die bestehenden, einwandfreien Organisationen, welche Schiffsjungen auf deutschen Fahrzeugen einstellen, zu ergänzen. Es liegt ja die Frage nahe, ob gerade diese bestehenden Organisationen nicht schon für die Vermittlung von Schiffsjungen genügen. Doch einerseits können die Familien des Binnenlandes, welche gar nicht mit den Schiffsverhältnissen vertraut sind, von der Seemannsmission am allerersten eine liebevolle Aufklärung erwarten. Und dann werden sie sich viel leichter mit ihren Wünschen und Hoffnungen betreffs der einzustellenden Söhne einem Vertreter der Seemannsmission gegenüber aussprechen, als sie es etwa einem der Herren Reeder oder Kapitäne gegenüber tun würden. Sodann ist es vor allen Dingen die Absicht der neuen Schiffsjungen-Zentrale bei dem jetzigen Andrang zum Seemannsberuf wenigstens diejenigen Elemente von demselben fernzubalten, die gar nicht für ihn passen, um den Eltern unnötige Verluste und den Jungen schmerzliche Enttäuschungen zu ersparen. Darin liegt dann auch schon das andere Bestreben, aus Liebe zum Vaterlande unserem Seemannsstand, welcher dessen Zukunft verbürgt, nur die besten Kräfte zuzuführen. Als Hauptziel aber darf es doch wohl gelten, daß wir in Gemeinschaft mit den übrigen Heuerstellen für Schiffsjungen die niederträchtige Überverteilung einzelner Landhaie gänzlich ausschalten. Diesen Leuten kann aber nur das Vertrauen der Familien im Binnenlande, welches sie sich durch großsprecherische Zeitungsanzeigen zu verschaffen suchen, entzogen werden, wenn die Seemannsmission sich dem deutschen Volk zur selbstlosen Unterbringung seiner Söhne auf deutschen Schiffen anbietet.

Wir haben diesen Ausführungen nur die Bitte hinzuzufügen, daß Alle, die mit uns das verdammenswerte Treiben der im obigen Schreiben näher gekennzeichneten Heuerbaase verurteilen, die Schiffsjungenzentrale bei der Erfüllung ihres praktischen und idealen Zieles unterstützen.

#### Zur Prüfung der Verhältnisse auf ausländischen Schiffen

war bekanntlich vor zwei Jahren ein Ausschuß des englischen Unterhauses beauftragt worden. Er sollte Erkundigungen über die wirtschaftliche Belastung ausländischer Reeder zu Gunsten der Sicherheit der Schiffe und der Mannschaft einziehen. In einem Bericht, den wir hier s. Zt. auch erwähnt haben, legte der parlamentarische Ausschuß damals

seine Erfahrungen nieder und sie waren so gefaßt, daß man seine Tätigkeit für beendet hielt. Nun wird bekannt, er habe seine Arbeit wieder aufgenommen. Eine Nachricht, die von der englischen Fachpresse mit Jubel aufgenommen wird, wenn sich der Freudenrausch auch nicht von dem Wehmutstropfen zu befreien vermag, daß im Hinblick auf die für 1906 bevorstehenden Neuwahlen der Parlamentsmitglieder die Arbeit des Ausschusses schließlich doch ohne greifbaren Erfolg bleiben werde. Die englische Presse, wenn sie sich solchen Gedanken hingibt und dabei wiederholt ihre Blicke auf Deutschland richtet, hat offenbar immer noch keine Ahnung, daß der deutsche Reeder auf ganz bedeutend höheren Abgabenlasten als sein englischer Konkurrent sitzt. Sie macht von den englischen Unfallverhütungsvorschriften und unter ihnen insbesondere vom Tiefade- und Besatzungsgesetz ein Wesen, als ob derartige Schutzmaßregeln bei uns fehlten. Ihre Unkenntnis kann den englischen Reedern, falls sich das Deutsche Reich gegebenenfalls zu Gegenmaßregeln bewegen fühlen sollte, doch recht unangenehm aufs Portemonnaie drücken und von ihnen ebenso bedauert werden, als infolge ihrer Unkenntnis das Ursprungsgesetz zu Stande kam, welches das heute so verpönte »Made in Germany« prägte.

#### Ein Feuerschiff auf der Südspitze der schwedischen Insel Öland

ist bereits wiederholt der Gegenstand in Wünschen und Anträgen aus den Kreisen der schwedischen Schifffahrtstreibenden gewesen und auch der *Deutsche Nautische Verein* hat sich vor einigen Jahren für die Auslegung eines derartigen Feuerschiffs ausgesprochen. Bisher haben diese Bemühungen aber keinen ersichtlichen Erfolg gezeitigt. Jetzt lesen wir in einer gotländischen Zeitung folgende Bemerkungen, die von der »Gothenburger Handels- und Schifffahrts-Zeitung« wiedergegeben werden. »Wie bekannt, befindet sich auf Ölands Südspitze (södra udde) ein Leuchtturm. Außerhalb des letzteren erstreckt sich ein Riff von etwa  $\frac{3}{4}$  englische Meilen Länge, das durch eine Besanpricke bezeichnet ist. Da diese Seemarke von Bedeutung nicht nur für die Ersichtlichmachung des Riffes ist, sondern auch für Kursveränderungen, so muß sie unbedingt leicht erkennbar sein. Bei diesigem Wetter ist dies aber nicht der Fall. Es geschieht oft, daß sowohl Leuchtturmfeuer wie Pricke sich nur schwer wahrnehmen lassen. Die Folge davon ist, daß die Fahrzeuge im Hinblick auf die gefährliche Gegend sich so weit wie möglich fern halten, wenn es nicht völlig klares Wetter ist oder man nicht sicher gegen den Eintritt von Nebel sein kann. Auf diese Weise ergibt sich nicht selten Zeitverlust. Läge dagegen hier ein Feuerschiff außerhalb des Riffes, so wäre der Kurs mit weit größerer Bestimmtheit gehalten.

werden können und der Sicherheit der Schifffahrt, auch ihrer Beschleunigung sehr gedient sein. Man hofft nun aufs Neue, daß die beteiligten Behörden im Interesse der Seefahrt alsbald Maßnahmen treffen werden, um die Südspitze Ölands mit einem Leuchtschiffe zu versehen. Die Sache hat natürlich für die erhebliche Trafik unserer deutschen Schiffe nach und aus dem baltischen und finnischen Meerbusen ein erhebliches Interesse. Soll aber

etwa von amtlicher deutscher Seite irgend ein Schritt getan werden, um sie zu fördern, so muß durch ganz bestimmte Tatsachen die Notwendigkeit der angestrebten Verbesserung nachgewiesen werden. Nur wenn solche beigebracht werden können, hat es einen Zweck, eine erneute Behandlung im Deutschen nautischen Verein oder in anderen deutschen Korporationen herbeizuführen. H.

## Über die Schifffahrt und Reederei von Bremen

gewähren die bekannten »Statistischen Mitteilungen« der Handelskammer in zahlenmäßiger Darstellung ein erschöpfendes Bild. Die Angaben umfassen eine fünfjährige Periode, sie eignen sich daher zu

Vergleichszwecken und zur Abgabe eines Urteils über die Entwicklung des Bremischen Seewesens. Zunächst der Gesamtverkehr. Es kamen an:

	zusammen		darunter	Prozent vom Gesamt-Tonnengeh.
1900 .....	3843 Schiffe 2 494 059 R.-T.	2230 Dampfer	2 173 311 R.-T.	= 87,14 pZt.
1901 .....	4024 „ 2 717 633 „	2266 „	2 376 750 „	= 87,49 „
1902 .....	4197 „ 2 984 410 „	2388 „	2 616 320 „	= 87,67 „
1903 .....	4250 „ 3 179 815 „	2503 „	2 801 981 „	= 88,12 „
1904 .....	4242 „ 3 175 078 „	2521 „	2 796 770 „	= 88,09 „

### Es gingen ab:

1900 .....	4219 Schiffe 2 538 044 R.-T.	2230 Dampfer	2 171 563 R.-T.	= 85,56 pZt.
1901 .....	4136 „ 2 728 640 „	2257 „	2 366 227 „	= 86,71 „
1902 .....	4502 „ 3 004 690 „	2379 „	2 608 370 „	= 86,81 „
1903 .....	4618 „ 3 184 765 „	2511 „	2 786 366 „	= 87,49 „
1904 .....	4420 „ 3 219 851 „	2522 „	2 824 738 „	= 87,72 „

Einer ununterbrochenen Zunahme an ankommenden und abgegangenen Schiffen steht im letzten Jahre bei den Ankünften eine geringfügige Abnahme gegenüber. Sie scheint vorzugsweise auf das Konto der Dampfer zu fallen, wie aus ihrer Beteiligung am einkommenden Verkehr hervorgeht. Von dem Gesamtverkehr im Betrage von 5 032 103 R.-T. in 1900 und von 6 394 929 R.-T. in 1904 fielen 2 527 460 T. in 1900 und 3 310 343 T. in 1904 auf europäische Häfen und 2 504 653 T. in 1900 und 3 084 586 T. in 1904 auf transatlantische Häfen. Für bremische Rechnung liefen in den Häfen der Weser in 1900 insgesamt 3 843 Schiffe mit 2 494 059 T., 1904 dagegen 4 242 Schiffe mit 3 175 078 T. an. Prozentual waren an diesem Verkehr beteiligt:

	1900	1904
Bremen .....	35,92	37,18
Vegesack .....	0,14	0,13
Bremerhaven .....	51,00	48,79
Geestemünde .....	7,08	7,19
Brake .....	4,30	5,40
Nordenham .....	1,56	1,29
andere Weserplätze ..	—	0,02

An der wachsenden Beteiligung Bremens im Gegensatz zu Bremerhaven zeigt sich der Einfluß der Korrektur der Unterweser, wie er sich ja auch bei den anderen Weserhäfen, wenn auch in erheblich geringerem Umfange, geltend macht.

Sehr beachtenswert ist ferner eine Tabelle mit Angaben über die Beteiligung der Flaggen am

bremischen Seeverkehr. Wir nehmen dabei wahr, daß am einkommenden Verkehr neben der Beteiligung bremischer Schiffe auch diejenige britischer, skandinavischer, französischer, spanischer, österreichischer, nordamerikanischer und griechischer Schiffe in der fünfjährigen Berichtszeit gestiegen ist, dagegen die russische, holländische, belgische, italienische, und was ganz besonders bemerkenswert ist, auch die deutsche (excl. bremische Schiffe) Flagge zurückgegangen ist. Und zwar waren beteiligt:

	1900	1904
bremische Schiffe mit	1 467 979 R.-T.	1 867 630 R.-T.
übr. deutsche „	339 266 „	300 714 „
russische „	13 706 „	10 115 „
schwedische „	26 448 „	28 297 „
norwegische „	53 979 „	78 666 „
dänische „	28 544 „	58 606 „
britische „	501 620 „	735 963 „
holländische „	25 218 „	17 727 „
belgische „	1 674 „	— „
französische „	8 467 „	5 460 „
spanische „	4 740 „	8 173 „
italienische „	7 710 „	5 813 „
österreichische „	11 473 „	20 743 „
griechische „	3 235 „	26 909 „
nordamerik. „	— „	10 262 „

Der Bestand der Bremer Seeflotte ist von 571 Schiffen mit 583 289 R.-T. in 1900 auf 635 Schiffen mit 693 892 R.-T. in 1904 gestiegen. An diesem Wachstum waren ausschließlich die Dampfer, und zwar von 375 483 auf 503 122 R.-T., beteiligt,

während die Segler, insbesondere die Vollschiiffe (von 92 396 auf 69 606 R.-T.) um 17 116 R.-T. zurückgingen. Mit Ausnahme Hamburgs, dessen Seglerflotte nach Schiffsanzahl und Raumgehalt im letzten Jahre zugenommen hat, überall, wo man auch hinblickt, Zeichen des Niederganges der Segelschiffahrt.

Der Bericht enthält ferner von den größeren Reedereien Angaben über Schiffsbestand, Aktienkapital, Anleihen, Dividende etc.; ein sehr übersichtliches Material, das noch durch entsprechende Ziffern über die bremischen Werften erweitert werden könnte, das (es wäre erwünscht) weder im Bericht der Hamburger Handelskammer noch im Jahrbuch des Statistischen Bureaus über Hamburgs Handel und Verkehr enthalten ist. Der Zusammenstellung dieser Statistik entnehmen wir:

	1900		1904	
	Anzahl d. Schiffe	B.-R.-T.	Anzahl d. Schiffe	B.-R.-T.
Norddeutscher Lloyd ..	104	427 056	111	501 664
D. D.-Ges. »Hansa« ..	42	150 233	40	176 232
D.-Ges. »Neptun« ....	46	29 730	58	38 114
D.-Ges. »Argo« .....	26	33 371	26	40 807
D.-Ges. »Triton« .....	4	5 958	5	8 488
Rickmers Reismühlen				
Reederei u. Schiffbau A. G.	19	40 850	9	25 146
Reederei »Visurgis« A. G.	10	20 066	10	21 845

Über die Tätigkeit der Seemannsämtor, die im Anschluß an die Reedereiziffern zahlenmäßig ausgedrückt wird, haben wir schon früher gesprochen. In Erinnerung mag nur noch gebracht werden, daß die mittlere Matrosenhauer seit 1900 von Mk. 59,33 auf Mk. 61,40 in 1904 gestiegen ist; eine erfreuliche Erscheinung, die angesichts der letztjährigen Geschäftslage um so höher veranschlagt werden muß.

Aus dem dann folgenden Tätigkeitsbericht der Seefahrtsschule ersehen wir seit 1900, mit einer einmaligen Unterbrechung, eine ständige Zunahme des Schulbesuchs, und zwar von 83 auf 125 Schüler. In den fünf Berichtsjahren haben 154 Schüler ihr Schifferexamen und 249 ihr Steuermannsexamen bestanden. Im Anschluß an diese Daten folgen Angaben über Einnahmen, Ausgaben und den Kapitalbestand der Bremer Seemannskasse. Danach haben die Ausgaben die Einnahmen in jedem Jahre erheblich überschritten, ist der Bestand während der fünfjährigen Berichtsperiode doch von Mk. 800 085 auf Mk. 625 159 zurückgegangen. Da uns leider weder Zweck noch Wesen der Kasse genau bekannt sind, kennen wir auch nicht die Ursachen für ihren Rückgang. Jedenfalls ist die Existenz dieser doch anscheinend Wohltätigkeitszwecken dienenden Einrichtung in absehbarer Zeit in Frage gestellt, falls sich ihre Vermögensverhältnisse, wie im letzten Jahrfünft, auch weiter verschlechtern.

Aus einer Statistik über die Auswandererbeförderung geht hervor, daß, abgesehen von 1902 und 1903, die Auswandereranzahl im letzten Berichtsjahr mit 133 681 Personen seit 1881 nur in den Jahren 1890 und 1891 übertroffen wurde.

Die Einnahmen aus der für die Korrektion der Unterweser zu erhebenden Schiffsabgaben sind seit 1900 von Mk. 750 091,30 auf Mk. 901 203,75 ohne Unterbrechung gestiegen.

Der Bestand der Flußschiffe auf der Unterweser hat von 274 mit 33 319 R.-T. im Jahre 1900 auf 331 mit 41 178 R.-T. in 1904 zugenommen. Unter ihnen waren im letzten Jahre 221 bremische Schiffe mit 36 937 R.-T.

## Der Übergang zum Rechtweisenden?

Es wird uns geschrieben:

Unter dieser Überschrift wird im 6. Heft der »Marine-Rundschau« auf die Tatsache hingewiesen, daß seit Anfang d. J. in allen Veröffentlichungen des Reichs-Marine-Amtes, also namentlich in Seekarten und Segelanweisungen, alle rechtweisenden Kurse und Peilungen in Graden von 0° bis 360° und dahinter in Klammern die mißweisenden Richtungen in Strichen angegeben werden. Mit dem Hinweis auf den Hauptvorteil der rechtweisenden Angaben in Karten und Segelhandbüchern, nämlich, daß sie im Gegensatz zu den mißweisenden, keiner ständigen Änderung — entsprechend der Änderung der Mißweisung im Laufe der Jahre — bedürfen, wird der Wunsch ausgesprochen, bald dahin zu kommen, daß in den Seekarten nur noch rechtweisende Kompaßrosen angewendet, also die mißweisenden ganz in Wegfall kommen mögen.

Vorab sei hier bemerkt, daß die Schreibung und Benennung einer Richtung, also eines Kurses oder einer Peilung — einerlei, ob recht- oder mißweisend oder per Kompaß — nur nach Graden, indem man von Norden ausgehend rechts herum bis 360° zählt, eine so einfache und leicht verständliche Sache ist, daß sie wohl im Stande sein müßte, die durch jahrhundertlangen Gebrauch geheiligte Strichrose aus dem Felde zu schlagen. Besonders auch für die Verwandlung dieser Kurse in einander, also für die Anbringung von Deviation und Mißweisung bietet dieses System ganz besondere Vorteile und schließt die Möglichkeit von Fehlern nahezu vollständig aus, indem östl. Deviation und Mißweisung als positiv, westl. als negativ bezeichnet werden, wie das ja auch schon allgemein der Fall ist. Besonders auch für die Peilscheibe und den Peilring der Kompassse ist diese Bezeichnungsweise der alten quadrantalen weit vorzuziehen. Freilich,



ob auch das Steuern nach einer in Grade eingeteilten Kompaßrose sich ebensogut macht, wie nach der durch fortgesetzte Halbierung beliebig genau zu teilenden Strichrose, läßt sich vom grünen Tisch aus nicht recht beurteilen, sondern muß durch die Praxis entschieden werden. Wie weit Versuche mit der vor zwei Jahren in der »Marine-Rundschau« vorgeschlagenen, nach Gradmaß geteilten Rose gemacht sind und welchen Erfolg diese hatten, ist Schreiber dieses nicht bekannt geworden.

Wegen dieser Einfachheit der Bezeichnung bei der Gradteilung kann man es nur mit Freuden begrüßen, daß die rechtweisenden Rosen unserer Seekarten und die Segelhandbücher endgültig diese Bezeichnungsart angenommen haben, wodurch sie sich ohne Zweifel auch bei den Seeleuten immer mehr einbürgern wird.

Etwas ganz Anderes aber ist es, wenn in dem genannten Aufsatz diese Einrichtung als der allmähliche Übergang zum Rechtweisenden hingestellt und der Wunsch ausgesprochen wird, daß demnächst die auf den Karten noch angebrachten mißweisenden Strichrosen in Wegfall kommen mögen, um den rechtweisenden Gradrosen allein das Feld zu überlassen, die dann ihrerseits nach einem Übergang von einigen Jahren ebenfalls fortfallen sollen, um, wie der Verfasser sich ausdrückt, eine größere Einheitlichkeit und Einfachheit, sowie eine bessere Übersichtlichkeit in den Karten zu erzielen. Begründet wird diese Forderung weiter mit dem Hinweis darauf, daß in der Großschiffahrt sich dieser Übergang zum Rechtweisenden schon vollzogen habe, indem die »Übersegler« — also die Karten ganzer Ozeane — nur rechtweisende Rosen enthalten, und indem bei der Anbringung der Deviation die sich hier stellenweise schnell ändernde Mißweisung gleich mit angebracht wird, wodurch man das Mißweisende ganz ausschaltet.

Diesem nicht zu verkennenden kleinen Vorteil größerer Einfachheit und Einheitlichkeit steht jedoch der schwerwiegende Nachteil der größeren Unhandlichkeit gegenüber, die besonders für den im Rechnen wenig geübten Seemann der kleinen Fahrt schwer ins Gewicht fällt. Richtig ist es ja, daß in den »Überseglern«, die ihrer weiten Erstreckung wegen nur in kleinerem Maßstabe (etwa 1 : 10 000 000) angefertigt werden, es schon immer Gebrauch gewesen ist, nur rechtweisende Rosen anzugeben, schon aus dem Grunde, weil an einzelnen Gegenden dieser Karten sich die Mißweisung mit der Örtlichkeit schnell ändert, dann aber auch wohl, weil diese Karten ihrer geringeren Abnutzung wegen meistens längere Jahre in Gebrauch bleiben und die mißweisenden Rosen daher infolge der zeitlichen Änderung der Mißweisung bald fehlerhaft sein würden.

Scheint nun der letztere Grund dafür zu sprechen, dieselbe Einrichtung auch bei den Segel- und Küstenkarten zu treffen, so ist dagegen zu bedenken, daß auch schon infolge der häufig vorkommenden Veränderungen in den Sänden und Untiefen, sowie den Leuchtfeuern und Seezeichen ein langjähriger Gebrauch derselben Küstenkarte ausgeschlossen ist, weshalb die Säkular-Änderung der Mißweisung hier nicht von so großer Bedeutung ist. Auch der Vorteil, daß eine Verwechslung der rechtweisenden und der mißweisenden Rose ausgeschlossen sein würde, wenn nur eine Art vorhanden wäre, ist unwesentlich, weil es jedem Seemann bekannt ist, daß bei der rechtweisenden Rose der Nord-Südstrich mit den Meridianen parallel läuft, während er bei der mißweisenden um die Mißweisung davon abweicht, so daß hierbei kaum Irrtümer vorkommen; besonders bei der jetzigen Art der Zeichnung: rechtweisende Gradrose, mißweisende Strichrose, sind diese wohl ausgeschlossen. Auch was die behauptete größere Einfachheit und Übersichtlichkeit anbelangt, besonders wenn die Kompaßrosen vollständig oder auch schon, wenn nur die mißweisenden Rosen fortbleiben, so ist auch diese nur scheinbar, weil die Rosen nur dort hingezeichnet werden, wo die Übersichtlichkeit der Karte nicht darunter leidet.

Daß auf Holzschiffen, deren doch immer noch eine ganze Anzahl vorhanden ist, auf denen gewöhnlich nicht mit Deviation gerechnet wird, sondern wo der Kompaß direkt die mißweisenden Richtungen angibt, Seekarten ohne mißweisende Rosen sehr unbequem sein würden, ist wohl nicht zu bestreiten. Nun ist aber auch auf manchen Eisenschiffen mit gut kompensierten Kompassen für eine Reihe von Kursen die Deviation nahe genug gleich Null und hier gilt dann dasselbe wie bei Holzschiffen.

Die Kompaßrosen gänzlich aus den Karten fortzulassen, empfiehlt sich nicht, weil sich dann das Absetzen in der Karte nicht mit den gewöhnlichen Hilfsmitteln des Seemannes: Parallel-Lineal oder 2 rechtwinkligen Dreiecken, ausführen läßt, sondern schon komplizierteres Handwerkszeug gebraucht werden muß. So schön auch der gewöhnliche Transporteur oder das Transporteur-Dreieck von Dr. Fulst oder das Dreieck von Pellehn im Gebrauch sein mag: der Gebrauch der Kartenrose ist doch immer noch einfacher; abgesehen davon, daß jene im Gebrauch auch teurer sind.

Es wäre ja sehr interessant und belehrend, wenn das Reichs-Marine-Amt mal einen Versuch machen und eine viel verlangte Karte, beispielsweise die Ostseekarte, auch nur mit rechtweisendem Kompaß und ganz ohne Kompass herstellen wollte. Es müßte dann zugleich, um die Einführung dieser Karten zu beschleunigen, in den Navigationsschulen

auf häufigen Gebrauch aller drei Arten von Karten gesehen werden, um die Schüler mit allen vertraut zu machen.

Um zusammen zu fassen: So sehr es zu begrüßen ist, daß die rechtweisenden Angaben in den Karten und Segelanweisungen nach Graden und ganz herum bis zu 360° gezählt werden, ebenso entschieden müssen wir davon abraten, die mißweisenden Strichrosen jetzt schon aus den Karten fortzulassen, und noch mehr würden wir dagegen sein, die »Vereinfachung« soweit zu treiben, daß man jede Rose, rechtweisende sowohl als mißweisende, wegläßt.

Zum Schlusse möge hier noch erwähnt werden, daß man eine nach Graden einzuteilende Kompaßrose, wenn sie zum Steuern benutzt werden soll,

ähnlich einrichten wird, wie es in der »Marina-Rundschau« von 1903 (Heft 1) geschehen ist.

Nur bei einer größeren Rose (Durchmesser etwa 25 cm) wird man die einzelnen Grade mitnehmen, hat dann aber immer zwischen 0° und 5° den zweiten und dritten Grad etwas länger zu nehmen, um diese gegenüber 1° und 4° hervorzubeben.

Bei einer mittleren Rose (Durchmesser etwa 20 cm) wird man besser auf je zwei Grad einteilen und zwischen 0° und 10° den 4° und 6° Strich etwas länger, dagegen 2° und 8° kürzer nehmen.

Bei einer kleinen Rose (Durchmesser 15 bis 18 cm) wird man sich mit den Unterabteilungen von je 5° begnügen, was für die Steuorkompass kleiner Fahrzeuge ja auch ausreicht.

Gerwin.

## Nachtsignale.

Herr Behr erklärt auf unsere Bitte die Vereinfachung seines Signalsystems II:

»An Stelle der 2 und 3 stelligen pyrotechnischen grün und roten Signalzeichen für die 26 Buchstaben meines System I, setze ich 2 stellige pyrotechnische grün und rote Signalzeichen, die sehr viel leichter aufgenommen, und da es sich nur um 10 solcher Signalzeichen handelt, auch leichter behalten werden können. Jedes Signalzeichen stellt eine Zahl dar:

1	ein roter Stern und ein grüner Stern
2	» » » » » roter Blitz
3	» » » » » grüner Blitz
4	» » Blitz » » roter Stern
5	» » » » » grüner »
6	» grüner Stern » » roter »
7	» » » » » » Blitz
8	» » » » » grüner »
9	» » Blitz » » roter Stern
0	» » » » » grüner »

Ferner benutze ich 4 weitere Signale:

1	roter Stern	— »Anrufsignal«
1	» Blitz	— »Gruppenzeichen«
1	grüner Stern	— »Verstanden«
1	» Blitz	— »Widerrufsignal«

Ich habe nun, um an einem Beispiel zu zeigen, wie bequem diese Signale auf den Internationalen Code anzuwenden sind, die erste Abteilung desselben: »Dringende Signale«, wie auch die amtliche Schiffsliste in der Reihenfolge mit laufenden Nummern versehen. Für die Schiffe der Kaiserl. Kriegsmarine habe ich die Nummern 1—1000 reserviert und beginnt die Numeration der Schiffe der Handelsmarine mit 1001. Ebenso sind die verschiedenen Staaten in der Nationalitäts-Tabelle mit 1—49 bezeichnet.

Als Abteilungssignal für die erste Abteilung »dringende Signale« dient dem Abgeber der grüne Stern. (Derselbe wird vom Empfänger als »Signal-Verstanden« nach jeder Gruppe, die er verstanden hat, abgegeben, sonst gibt er das Widerrufsignal ab, das den Abgeber auffordert, die letzte Gruppe zu wiederholen.)

Das Signalisieren findet wie folgt statt:

a) Signale des Abgebers:	b) Signale des Empfängers:
roter Stern: Anrufsignal	roter Stern: Contre-Signal

No. 1. Deutsche Nationalität:	
ein Gruppenzeichen.	Verstanden!

No. 1063. Dampfer Hercules aus Danzig:	
ein Gruppenzeichen.	Verstanden!

grüner Stern: Die folgenden Signale sind in der Abteilung 1 des Internationalen Signal-Codes:	
»Dringende Signale« nachzuschlagen:	
ein Gruppenzeichen.	Verstanden!

No. 641. Ich wünsche einen Schlepper:	
ein Gruppenzeichen.	Verstanden!

No. 626. Der Schlepper kommt zu Ihnen:	
drei Gruppenzeichen.	Verstanden!

Wie ich nun meine Signale auf die erste Abteilung des Signaltabes anwende, so kann ich sie auch auf die übrigen Abteilungen desselben ausdehnen, indem ich denselben ein bestimmtes Abteilungssignal gebe und sie in der Reihenfolge der Flaggensignale nummeriere.

Zum Beispiel:

ein grüner Stern: Abteilung 1:	
für A—Z 1—26	} »Dringende Signale«.
A B—Z Y	
27—675	

zwei grüne Sterne: Abteilung II:

für A B C—A S T Kompaß-Signale

A S U—A V J Geld

A V K—B C N Maße und Gewichte

B C O—B D Z Decimalen und Brüche

B E A—C W T Hülfsausdrücke.

ein grüner und ein roter Stern: Abteilung III:

für C X A—Z N P Allgemeine Signale.

drei grüne Sterne: Abteilung IV:

für Codesignal über Flaggen A B	} Längen und Breiten-	grade, Zeiteinteilungen, Barometer u. Ther-
bis „ „ „ Z Y		
Codesignal unter Flaggen U A	} Zahlen-Tabelle.	
bis „ „ „ Z Y		

ein grüner, ein roter und ein grüner Stern: Abteilung V:

für A B C D—B F A U Geographische Signale in geographischer Reihenfolge.

zwei grüne und ein roter Stern: Abteilung VI:

für geographische Signale in alphabetischer Reihenfolge.

ein grüner und zwei rote Sterne: Abteilung VII:

für C B D F—C Z Y X Buchstabier-Tabelle.

Nach jedem Abteilungssignal folgt ein Gruppenzeichen.

Die Signale jeder Abteilung erhalten laufende Nummern.

(Siehe Abteilung I.)

Da nun für die Nachtzeit sämtliche Abteilungen des Signalebuches schwerlich in Frage kommen, so wären die Signalauszüge auf die notwendigsten zu beschränken. Es könnten wohl als entbehrlich er-

scheinen die Signale für: Gewichte, Decimalbrüche, Barometer, Thermometer, Zahlen, Tabelle und Buchstabiertabelle.

Zahlen gibt man nach den laufenden Nummern ab und können durch das Gruppenzeichen die Decimalstellen angezeigt werden, z. B. 12, 75. Man zeigt erst 1 und 2, gibt dann ein Gruppenzeichen, zeigt dann 7 und 5 und schließt mit 2 Gruppenzeichen. Auch die Zeit ist auf diese Weise anzuzeigen, z. B. 10 Uhr 45 Min. Man zeigt 1 und 0, dann ein Gruppenzeichen, dann 4 und 5 und schließt mit 2 Gruppenzeichen. —

Mein System II hat nun, abgesehen von dem Vorzug des leichten Auffassens der 2stelligen rot und grünen pyrotechnischen Zeichen, den Vorzug, daß man Signalpistolen beim Abgeben verwenden kann, was bei 3stelligen pyrotechnischen Zeichen schwer durchführbar ist.

Es sollte mich freuen, wenn ich Ihrem in No. 18 der »Hansa« ausgesprochenen Gedanken: »Vereinfachung der Nachtsignale, sowie ihre Beschränkung gegenüber den Tagessignalen«, durch die von mir angewandte Methode näher gekommen und zur Lösung der Nachtsignalfrage beigetragen hätte.«

(Die neue Anordnung scheint in der Tat sehr einfach zu sein. Herr Behr sollte einer größeren Anzahl Sachverständiger Gelegenheit geben, die Anwendung der Signale praktisch zu erproben. D. R.)

## Zur Lage der Deutschen Segelschiffsreederei \*).

(Ein zeitgemäßes Mahnwort.)

Wenn es schon früher eine allgemein bekannte Tatsache war, daß nur die Segelschiffsreedereien, die ihren Betrieb auf das sparsamste einzurichten verstanden, den Frachtenmarkt auf das schärfste zu überwachen und mit glücklicher Hand den richtigen Zeitpunkt zur Befrachtung zu wählen verstanden, einigermaßen gewinnbringende Resultate erzielen konnten, so ist dies schon seit einer Reihe von Jahren, die nicht nur eine

Anmerkung der Redaktion. Wenn wir den uns mit Verspätung zugestellten Artikel, obgleich er schon an anderer Stelle veröffentlicht worden ist, noch aufnehmen und damit dem Wunsche seines Verfassers Rechnung tragen, dann geschieht es, weil hier, von sachkundigster Seite entworfen, ein wahrheitsgetreues Spiegelbild des gegenwärtigen Zustandes in der deutschen Segelschiffahrt gezeigt wird. Die Leser werden finden, daß verschiedene der geschilderten Einzelfälle hier schon wiederholt und in ähnlicher Weise, wie es in dem Aufsatz geschieht, besprochen worden sind. Dadurch erfährt aber der Wert der Abhandlung keine Beeinträchtigung, eher wird er durch das zwanglose Aneinanderreihen der einzelnen Vorgänge noch insofern erhöht, als im Leser nun die Überzeugung befestigt wird, daß der Segelschiffahrt nicht dasjenige Maß von Wohlwollen und Verständnis in Regierungskreisen entgegengebracht wird, auf das sie aus den mannigfachen Gründen Anspruch haben kann und darf. Geht doch aus dem Artikel an unumstößlichen Beispielen hervor, daß die gegenwärtigen Verhältnisse das äußerste Maß von Belastung darstellen, das die deutsche Segelschiffsreederei zu tragen vermag. Einige Schuttern sind unter dieser Last schon zusammengebrochen, andere haben, um einer Katastrophe vorzubeugen, ihre Schiffe ins Ausland verkauft. Nur die Kapitalkräftigsten halten sich. Aber auch ihnen muß einmal der Mut sinken, wenn das Reich fortfährt, der Segelschiffahrt, statt ihr jeden denkbaren Schutz zu gewähren, den schweren Kampf ums Dasein zu erschweren.

Ausdehnung des Dampferbetriebes in Konkurrenz mit der Segelschiffahrt brachte, sondern auch eine allgemeine andauernde Depression des Frachtenmarktes gebracht hat, angenommen in wenigen besonderen günstigen Zufällen zur Unmöglichkeit geworden. Jeder Unbeteiligte braucht nur einen Blick in die Abrechnungen der Segelschiffsreederei Akt. Ges. zu werfen, um sich hieraus eine Bestätigung des Vorhergesagten bilden zu können, wie es denn jedem eingeweihten Kenner der Verhältnisse bereits bekannt ist, daß die deutsche Segelschiffahrt zurückgeht.

Somit stehen wir vor der unerfreulichen Tatsache, daß nicht nur bereits ein Stillstand in dem weiteren Ausbau der deutschen Segelschiffsflotte eingetreten ist, sondern daß sich schon die Anzeichen des Rückganges bemerkbar machen und sich in Zukunft leider noch mehr bemerkbar machen werden.

In dem etwaigen Untergange der deutschen Segelschiffsreederei aber würde eine große nationale Gefahr liegen, und diejenigen, die mit maritimen Verhältnissen, sowohl der Handelsflotte wie auch der Kriegsflotte, vertraut sind, sind sich darüber einig, daß eine große Segelschiffsflotte Deutschland erhalten bleiben sollte.

In erster Linie ist hierfür anzuführen, daß nur auf Segelschiffen auf großer Fahrt ein vorzügliches Material an praktischen Seeleuten niederen und höheren Grades ausgebildet werden kann. Nicht nur die Handelsflotte, auch die Kriegsmarine erhält ihr bestes Material von Segelschiffen, die stets von Neuem durch Einstellung von Schiffsjungen, Heranbildung derselben zu Leichtmatrosen und Matrosen die Ausbildung wirklich seemännischen Materials in die Hand nehmen.



Schon jetzt fehlt es unseren Dampfschiffahrtsgesellschaften teilweise an tüchtigem seemännischem Material und Klagen der Kapitäne werden laut über Mangel an wirklich ausgebildeten Matrosen. Die Bestrebungen, durch Einstellung von Schulschiffen für Schiffsjungen Abhilfe zu schaffen, sind ein weiterer Beweis dafür.

Wenn dies auch vielleicht ein Notbehelf ist, so wird doch immer nur das Segelschiff in großer Fahrt mit seiner geringeren Besatzungszahl als die Schulschiffe, die wahre Schule des Seemannes bleiben, wo jeder sein volles Können und all seine Kraft einsetzen muß, um zum Gelingen des Ganzen beizutragen, wo der wahre Seemann ausgebildet wird.

Andere Nationen, z. B. England und Frankreich, haben schon erfahren, was es heißt, die Segelschiffahrt zu vernachlässigen, denn selbst England fällt es schon schwer, für die immer größer werdende Flotte eine tüchtige seemännisch ausgebildete Besatzung zu schaffen, trotzdem es schon durch die weite Ausdehnung seiner Küsten und die somit größere Küstenbevölkerung anderen Nationen gegenüber im Vorteil ist. Die letzten Ereignisse haben gezeigt, daß die Stärke einer Flotte nicht in der Größe derselben, sondern zum guten Teil in der wirklich seemännisch ausgebildeten Besatzung liegt. So lobenswert die Bestrebungen des Flottenvereins auf Vergrößerung der deutschen Flotte sein dürften, so scheint mancher außer Acht zu lassen, daß bei uns nicht zuerst in dem Ausbau der Flotte selbst, sondern in der Besetzung derselben mit durchgebildet seemännischem Material die Grenzen der Leistungsfähigkeit liegen dürften, zumal auch die in Betracht kommende Küstenbevölkerung infolge der nicht ausgedehnten Küsten Deutschlands im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung nur einen geringen Prozentsatz beträgt.

Frankreich, dessen Segelschiffahrt vor ca. 10 Jahren noch ganz vernachlässigt war, hat durch Gewährung enormer Subventionen sich eine Segelschiffsflotte geschaffen, die sich heute mit der deutschen wohl messen kann, und die Tatsache, daß Privatreedereien dort derartige Unterstützungen in Form von Subventionen gezahlt werden, zeigt, daß man dort die Bedeutung einer großen Segelschiffsflotte für die Nation richtig erkannt hat.

Auch in den Vereinigten Staaten machen sich in neuerer Zeit Stimmen geltend für die Schaffung einer nationalen Segelschiffsflotte.

Wenn so die andern seefahrenden Nationen einsehen, daß eine große Segelschiffsflotte von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, so sollte man glauben, daß Deutschland sich auch dieser Ansicht anschließen und Maßregeln ergreifen würde, um der Segelschiffs-Reederei den Betrieb zu erleichtern. Allein man scheint hier der Bedeutung der Segelschiffsreederei nicht das nötige Verständnis entgegenbringen zu können, denn anstatt Erleichterungen zu gewähren, belastet man die Reederei durch die Gesetzgebung.

Es soll hier gar nicht dem in Frankreich eingeschlagenen Wege, der Segelschiffsreederei durch Gewährung von Subventionen zu Hilfe zu kommen, das Wort geredet werden, weil Gewährung von Subventionen auf Kosten des Staates immer zu ungesunden Verhältnissen führen wird.

Man überlasse es der Segelschiffsreederei, für sich selbst zu sorgen aber man belaste sie nicht immer weiter durch die Gesetzgebung, sondern gewähre ihr Betriebserleichterungen, die sie gegenüber den subventionierten Handelsflotten des Auslandes konkurrenzfähig machen!

Dies ist eine Forderung, die in Anbetracht der Bedeutung der Reederei jedenfalls eine bescheidene ist.

Aber leider ist das Gegenteil der Fall. Statt Erleichterungen, Belastungen, die dem einzelnen Privatree der Möglichkeit nehmen, weiter den Konkurrenzkampf mit den Segelschiffsflotten des Auslandes erfolgreich aufzunehmen.

Die ganzen modernen Fürsorgegesetze, die den Schiffsmann sowohl in materieller als auch in sozialer Hinsicht bedeutend besser stellen als früher, haben die Kosten dieser Fürsorge einseitig der Reederei auferlegt.

Anfangend mit der Seemanns-Ordnung, so schreibt dieser vor, daß der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung für den erkrankten Schiffsmann bis zur Dauer von 26 Wochen zu zahlen hat, und zwar auch im Falle selbstverschuldeter, geschlechtlicher Krankheit. Gibt es einen industriellen Betrieb am Lande, in welchem der Arbeitgeber allein zu diesen Kosten herangezogen wird? Jeder Arbeiter am Lande muß seinen Beitrag zur Krankenversicherung zahlen, dem Reeder legt das Gesetz einfach die ganze Fürsorge auf. Daß aber solche der Reederei auferlegte Verpflichtungen bei einem Zusammentreffen mehrerer unglücklicher Zufälle geradezu ruinös wirken können, und wie ohne Rücksicht auf die Interessen des Reeders oft verfahren wird, zeigt folgender Fall:

Auf einem Hamburger Schiffe erlitt ein Schiffsmann auf der Reise von Hamburg nach Seattle infolge Unfalles Verletzungen und wurde nach Ankunft des Schiffes in Seattle dort in das Hospital gebracht. Der Kapitän mußte auf dem Konsulat bei Abgang, außer der verdienten Heuer des Schiffsmannes für dessen weitere Verpflegung 1322 Mk. deponieren. Der Mann verblieb 118 Tage im Hospital und wurde dann als geheilt entlassen. Nicht aber wurde ihm etwa abseits des Konsulates eine Beschäftigung auf einem anderen Schiffsnachgewiesen, noch wurde er als hilfsbedürftiger Seemann nach Hause geschickt, sondern per Bahn nach New-York und von dort als Passagier nach Hamburg, wo er sich denn auch bei der Reederei meldete.

Nicht wenig überrascht war letztere, als der Konsul außer den bereits erhaltenen Mk. 1322 für Heilung dieses Schiffsmannes weitere Mk. 632, also zusammen Mk. 1954, forderte. Im ferneren Verlauf zeigte sich dann, daß der Schiffsmann — nicht etwa ein Offizier — im Hospital ein eigenes Zimmer innegehabt hat, wofür unter Hinzurechnung der Kosten für ärztliche Behandlung und Medizin per Tag im Durchschnitt Mk. 12,66 bezahlt wurden.

Die Reederei blieb bei ihrem Standpunkt, die weiter verlangten Mk. 632 abzulehnen, stehen, weil ihr die Kosten zu hoch erschienen, das Konsulat trat seine Forderung an den deutschen Reichsfiskus ab, dieser verklagte die Reederei, alle Vorstellungen nützten nichts, die Reederei mußte die Kosten des Prozesses noch obendrein bezahlen. Gibt es einen Betrieb am Lande, in welchem der Arbeitgeber für einen einzelnen Arbeitnehmer in derartigem Maße wie in diesem Falle mit Mk. 1954 einzutreten gezwungen wird?

Natürlich werden solche Verpflichtungen von der Segelschiffsreederei noch drückender empfunden als von den regelmäßigen Dampferlinien. Während letztere immer in regelmäßiger Fahrt einen von einem Dampfer zurückgelassenen Schiffsmann oder Rekonvaleszenten mit dem nächstfolgenden Dampfer heimbefördern kann, ist die Segelschiffsreederei dazu angewiesen, im Auslande erkrankte und zurückgebliebene obwohl geheilt doch noch nicht arbeitsfähige Schiffsleute durch Passagierdampfer nach Hause zu senden. Und da mancher Dampferlinien auf dem Standpunkt stehen, daß eine Hilfsbedürftigkeit dieser Schiffsleute im Sinne des Gesetzes nicht vorliegt, weil ja der Reeder für sie eintreten muß, so verlangen sie ihren tarifmäßigen Passagierpreis, statt des durch Reichsgesetz festgelegten ca. um die Hälfte billigeren Satzes für die Heimschaffung hilfsbedürftiger Seeleute.

Aber abgesehen von dieser soweit ausgedehnten Fürsorgepflicht, legt die Seemannsordnung dem deutschen Reeder noch Beschränkungen auf, die seine Konkurrenzfähigkeit dem Auslande gegenüber noch weiter herabmindert. Oder ist es eine Beschränkung, wenn der deutsche Schiffsmann in den Seelen

den der Westküste Südamerikas nur 8 Stunden zu arbeiten braucht — es sei denn, daß weitere Arbeit als Überstunden vergütet wird — und gemächlich sieht, wie seine Kollegen auf fremden Schiffen noch 2 Stunden länger arbeiten müssen?

An keinen Arbeitgeber am Lande wird wohl je das Verlangen gestellt, für einen Arbeitnehmer mehr Lohn zu bezahlen als letzterer tatsächlich verdient hat. Der Reeder muß jedoch eine Vorschußnote, über eine ganze Monatsheuer ausbezahlen, wenn auch der Schiffsmann im nächsten Hafen, nachdem er nur einige Tage Dienst getan hat, desertiert. Es wäre doch gewiss kein unbilliges Verlangen, daß nur der Teil der Vorschußnote ausbezahlt werden sollte, der auch abseiten des Schiffsmannes abverdient ist; dem Reeder erwachsen schon ohnedem weitere Kosten durch Herbeischaffung eines Ersatzmannes etc. für die ihm Niemand aufkommt.

Hinzu zu den Lasten, welche die Seemanns-Ordnung dem Reeder gebracht, kommen die immer mehr erweiterten Unfall-Verhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft, die erhöhten Beiträge, welche ebenfalls allein von der Reederei zu tragen sind, ferner die von Jahr zu Jahr gewachsenen Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung. Die Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft sind nun soweit ausgebaut, daß selbst letztere den Zeitpunkt für gekommen erachtet, vorläufig ein Halt zu machen, weil die jetzigen Unfall-Verhütungsvorschriften allen billigerweise zu fordernden Ansprüchen gerecht würden und vom Auslande in keiner Weise erreicht wären. Und man sollte in der Tat endlich in dem Erlassen neuer Vorschriften Halt machen, denn abgesehen davon, daß es erst einiger Zeit bedarf, damit die Schiffsführung sich den Inhalt der Unfall-Verhütungsvorschriften wirklich zu eigen machen kann, sollte man sich davor hüten, in der Bestrebung, die in den letzten Jahren hervorgetreten ist, immer neue Vorschriften zu erlassen, die Vorsicht und Wachsamkeit des einzelnen Schiffsmannes, sich selbst vor einem Unfall zu bewahren, einzuschläfern und somit die Gelegenheit zu bieten, daß auf Seiten des Schiffsmannes, im Vertrauen auf die vielen Unfall-Verhütungsvorschriften statt eigener persönlicher Vorsicht eine gewisse Nachlässigkeit Platz greift, die zu mehr Unfällen denn je die Ursache werden würde.

Die Tiefsladelinie ist jetzt auch bereits bei vielen Schiffen angebracht und beschränkt die Ladefähigkeit bei manchen Schiffen um 100 Tons und mehr gegen das, was früher die Führer nach jahrelanger Erfahrung mit der Seetüchtigkeit des Schiffes für vereinbar hielten.

Aber trotz aller sozialen Fürsorge, welche die Schiffleute auf Kosten der Reederei genießen, setzen sich dieselben nur zu oft leicht darüber hinweg, nun auch ihrerseits den in der Musterrolle eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen.

Von einem nach Port Los Angeles gesegelten Hamburger Schiff mit hier angemusterter Besatzung desertierten innerhalb zwei Wochen nach Ankunft von 34 Mann 12. Ihrerseits den Musterungskontrakt brechend, verlangten sie vom Kapitän natürlich, daß dieser auch unter den obwaltenden Umständen seinen Verpflichtungen einfach nachzukommen habe, schrieben ohne dessen Wissen an den Konsul in San Francisco und verlangten Auszahlung der Hälfte der verdienten Heuer, natürlich im nach Erhalt dieser zu desertieren.

Das von den Deserteuren hinterlassene Guthaben deckte lie durch die Desertion entstandenen Unkosten — Blutgeld für Ersatzmann betrug allein Mk. 100 pro Mann — nicht; für weitere Verlauf ist dann meistens, daß der Schiffsmann im Falle er wieder zurückkehrt, mit einer minimalen Geldstrafe belegt wird, dem Reeder aber kommt Niemand für den Schaden auf.

Ein anderes Beispiel: Auf einem hier angemusterten Schiffe nach in Iquique eine Meuterei aus, die solchen Umfang annahm, daß der Kapitän vor den Schiffslenten von Bord flüchten

mußte und schließlich nur durch Heranziehung von chilenischen Soldaten die Meuterer ins Gefängnis abgeführt werden konnten. Nach Hamburg transportiert, wurden sie zu mehrmonatigen Gefängnisstrafen verurteilt.

In Iquique mußte der Kapitän nach Verhaftung der Schiffslenten Arbeiter annehmen, um die Ladung zu löschen, später für Ersatzleute die hohen Blutgelder zahlen, ferner hatten die Leute bei dem Kampfe verschiedenes Schiffsinventar zerbrochen und über Bord geworfen, so daß sich der Schaden der Reederei auf Mk. 1814 belief. Bei der Verhaftung hatten die Leute ein Guthaben von Mk. 1224 und der Kapitän machte natürlich unter Hinweis auf den seiner Reederei entstandenen Schaden Anspruch auf dieses Geld. Vom deutschen Konsulat aber wurde er gezwungen, das gesamte Guthaben an ersteres auszusahlen. Die Reederei wandte sich ans Auswärtige Amt und unter Darlegung, daß ein solcher an Meuterei grenzender Exzeß, wo die Schiffslenten den Kapitän mit dem Tode bedrohen, ihn zwingen, vom Schiffe zu flüchten, doch zum mindesten ein ebenso schwerer Fall eines Bruches des Musterungskontraktes abseiten der Schiffslenten sei wie eine Desertion, daß demgemäß, wie die Seemanns-Ordnung bei einer Desertion es zuläßt, auch im Falle der Meuterei dem Reeder das Recht zustehen müßte, seine ihm entstandenen Schäden aus dem von den schuldigen Schiffslenten hinterlassenen Guthaben wenigstens teilweise zu decken.

Allein der der Reederei gewordene Bescheid lautete, daß der Konsul erstens das Guthaben gegen den etwaigen Eintritt der Hilfsbedürftigkeit der verhafteten Seeleute hätte einfordern müssen, zweitens wären dem Konsul durch die Verhaftung etc. Kosten entstanden, die nicht nur das deponierte Heuerguthaben aufgezehrt hätten, sondern es sei noch ein Saldo zu gunsten des Konsulats geblieben. Und es liegt sogar die Vermutung nahe, daß man event. die Reederei auch noch zur Begleichung dieses Saldos heranziehen will!

Die Mannschaft machte sich eines mit mehrmonatlicher Gefängnisstrafe geahndeten Vergehens schuldig. Der Reederei entstehen das Guthaben der Schuldigen bei weitem übersteigende Schäden, der Staat aber zwingt die Reederei das Guthaben der Leute an ihn auszuzahlen, deckt seine Kosten, die ihm durch Aufrechterhaltung des Gesetzes entstehen und überläßt es der Reederei, sich mit dem ihr zugefügten Schaden selbst abzufinden.

Ganz abgesehen davon, daß solche Vorkommnisse, angesichts der der Reederei einseitig auferlegten Fürsorgengesetze um so unbilliger empfunden werden, sollte man sich in den maßgebenden Kreisen darüber klar werden, daß die deutsche Segelschiffsreederei den Kampf um ihre Existenz in Konkurrenz mit den ausländischen teilweise subventionierten Flotten kämpft und nicht nur weitere Belastungen nicht verträgt, sondern daß ihr Erleichterungen geschaffen werden müssen, will man erreichen, daß sie in diesem Kampfe nicht unterliegen soll.

Man begegnet vielfach, namentlich im Inlande, der Ansicht, daß die Reederei im allgemeinen ein Erwerbszweig ist, wie er lohnender nicht sein kann. Daß dem aber nicht so ist, und in den finanziellen Kreisen auch erkannt wird, liegt schon darin ausgesprochen, daß der Kursstand der Aktien einer Schifffahrtsgesellschaft bei gleicher Dividende und entsprechenden Abschreibungen bedeutend niedriger ist, als der einer industriellen Aktien-Gesellschaft.

Man erlasse oder erniedrige für die Segelschiffe wenigstens die als direkte Belastung geltenden Konsulatsabgaben, denn anderes sind diese nicht, da der Konsul für jede Amtshandlung extra bezahlt erhält. Oder ist es etwa keine direkte Besteuerung wenn ein Segelschiff an den 75 Meilen von dem Hafen, wo das Schiff liegt, entfernt seinen Sitz habenden nächsten Konsul, die vollen Gebühren erlegen muß, obgleich es weder

den Schutz des Konsulates noch irgend eine Gegenleistung genießt? Oder wenn es in den Salpeterhäfen der Westküste Südamerikas von einem Hafen nach dem nächsten ca. 1 Meile entfernten Nebenhafen verholt und dort wieder, wie in dem ersten Hafen, volle Konsulatsabgaben zu zahlen hat? Und im Übrigen haben die Herren Konsula in manchen Fällen nicht die Auffassung, daß sie, außer dem Schutze der deutschen Untertanen dienend, auch die deutschen Interessen im allgemeinen zu wahren haben, damit das deutsche Nationalvermögen keine Einbuße dem Auslande gegenüber erleidet, wozu in erster Linie gehört, das Wohl des deutschen Handels und der Schifffahrt zu fördern.

In höchsten Kreisen bringt man dem Segelsporte das größte Interesse entgegen und sucht ihn auf jede Weise zu weiterer Blüte zu bringen. Daher sollte man glauben, daß auch endlich in maßgebenden Kreisen die Bedeutung der

deutschen Segelschiffsreederei erkannt wird, um aus letzterer den sowohl für die Kriegsmarine als auch für die Handelsmarine so nötigen Nachwuchs an wirklich geschulten Seelenten ziehen zu können.

Im Übrigen darf man wohl die Berufsegelschifffahrt zugleich eine Art Ausübung des Segelsportes im weitesten Umfange nennen. Die großen stählernen Viermaster der Neuzeit messen sich im Kampfe um die schnellsten Aus- und Heimreisen und legen solche teilweise schon mit Dampfergeschwindigkeit zurück, und jeder Reise der modernen Schnellsegler wird in beteiligten Kreisen das größte Interesse entgegengebracht.

Will aber das Deutsche Reich die für dasselbe notwendige Segelschiffsflotte nicht verschwinden sehen, so muß die Regierung nach Entlastung, nicht nach Belastung der Segelschifffahrt trachten.

## Schiffbau.

### Baunanträge.

Die Dampfschiffsreederei »Union« Hamburg hat bei der Irvines Shipbuilding & Drydock Co. Ltd., West-Hartlepool vier **Dampfer** von je 5000 Tons bestellt.

Die Hamburg-Amerika Linie bestellte bei der Werft von Workman, Clark & Co. einen **Dampfer von 10 000 Tons** Tragfähigkeit.

### Stapelläufe.

Am 15. Juni lief von der Werft von Blohm & Voß der für die Deutsche Ostafrika-Linie erbaute Doppelschraubendampfer (Nr. 178) »**Admiral**« glücklich vom Stapel. Er mißt:  $415 \times 50 \times 31$ ; 6500 T. Br.-Reg.-Tons. Der Neubau, ein Dreidecker mit langer Poop, Doppelboden, 9 wasserdichten Querschotten, ist unter Aufsicht des Germanischen Lloyd für dessen höchste Klasse konstruiert. Die beiden Maschinen sind dreifache Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation, die zusammen 4200 Pferdestärken indizieren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von  $13\frac{1}{2}$  Seemeilen pro Stunde verleihen sollen. Zur Erzeugung des Dampfes wird der Dampfer drei stählerne Doppelender-Zylinder-Kessel erhalten, die zusammen 18 Feuer haben. Ebenso wie das Schiff mit allen modernen Lösch- und Ladeeinrichtungen versehen werden soll, wird es auch ausreichende, den modernsten Anforderungen genügende Einrichtungen für Passagiere erster, zweiter und dritter Klasse erhalten, außerdem werden Einrichtungen getroffen zwecks Unterbringung von Zwischendecks-Passagieren resp. Truppentransporten. An Rettungsbooten wird der Dampfer 10 Stück erhalten, von welchen 7 mit einer Gg zusammen auf dem Bootsdeck Aufstellung finden werden.

Am 17. Juni lief der erste der der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck vom Norddeutschen Lloyd in Bremen bestellten zwei Dampfer für die Küstenpassagierfahrt im ostindischen Archipel vom Stapel. Der Dampfer erhielt den Namen »**Marudu**« und hat folgende Abmessungen:  $37' 0'' \times 18' 3''$ ; Tragfähigkeit ca. 2000 T. Ausgerüstet wird das Schiff mit einer triple compound Maschine von 1150 ind. Pferdestärken, die dem Schiff in betradenem Zustande eine Geschwindigkeit von 11 Knoten in der Stunde verleihen soll. Der Dampfer »**Marudu**« erhält große Kajütseinrichtungen für 1. und 2. Klasse Passagiere und wird auf das vollständigste speziell für die Tropenfahrt eingerichtet. Die Ablieferung wird in der zweiten Hälfte Juli d. J. erwartet.

### Probefahrten.

Am 15. d. M. machte der auf der Werft von G. Sestock A. G., Geestemünde, für die Hamburg-Amerika Linie neu erbaute Dampfer »**Admiral Tirpitz**« seine Probefahrt, deren günstiges Ergebnis die sofortige Übernahme seitens der Reederei herbeiführte. Der Neubau, ein Spardeckschiff nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd, mißt:  $79,5 \times 12,2 \times 6,7$  m; Raumgehalt 2100 R. T. Brutto. Bei durchlaufenden Decks und Doppelboden hat der Dampfer fünf wasserdichte Scotten. Da er als Fracht- und Passagirdampfer an der ostasiatischen Küste dienen soll, hat er Kammern für 40 europäische Passagiere 1. Klasse und 20 2. Klasse; außerdem für chinesische Passagiere Räume für 20 erster, 32 zweiter Klasse und 300 Zwischendecker. Die maschinelle Einrichtung besteht aus zwei dreizylindrigen Expansionsmaschinen von 1300 indizierten Pferdekraften. Die Dampferzeugung erfolgt in zwei Zylinderkesseln mit zusammen 375 qm Heizfläche. Auf der Probefahrt wurden 12,5 Knoten Geschwindigkeit erzielt, womit die kontraktlich bedungene Schnelligkeit von 11 Knoten wesentlich überschritten wurde.

Der für die Ribnitz-Wustrower Dampfschiffahrts-Gesellschaft, G. m. b. H. in Wustrow auf der Neptunwerft Rostock erbaute **Schraubendampfer**, zum Dienst zwischen den Ostseebädern, machte am 18. Juni seine Probefahrt. Er hat Einrichtungen für 150 Personen und mißt:  $20,6 \times 4,5 \times 1,3$  m. Die Maschinenanlage, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9 Meilen pro Stunde verleiht, besteht aus einer Compoundmaschine mit Oberflächenkondensation. Die Zylinder haben einen Durchmesser von 180 resp. 340 mm und einen gemeinschaftlichen Hub von 250 mm. Der zylindrische Röhrenkessel arbeitet mit einem Druck von 10 Atmosphären.

In englischen schiffbautechnischen Kreisen wird behauptet, daß sämtliche Neubauten der britischen Kriegsmarine mit **Dampfturbinen** ausgerüstet werden sollen. Und zwar soll das Arrangement das gleiche sein, wie bei dem mit gutem Erfolge erprobten Turbinen-Torpedojäger »**Amethyst**«.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Die in den Hafengeldtarifen für die ~~für die~~ Ostseehäfen bestehende Vergünstigung für die Küstenschifffahrt wird vom 1. Juli ds. Js. ab auf die Schiffe, welche von Norddeich und Norderney kommen, ausgedehnt.

Am 16. Juni wurde in der württembergischen Kammer der Abgeordneten die Regierungsforderung von 50 000 Mark



zu den Vorarbeiten der Herstellung eines Groß-Schiffahrtsweges auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn einstimmig angenommen. Bei der Abstimmung über die Resolution, wodurch die Kammer die Erwartung ausspricht, daß die Regierung bald die geeigneten Schritte zur Vermeidung der Einführung der Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein ergreife, ergab sich die Beschlußfähigkeit des Hauses.

S. M. der Kaiser hat während seines Aufenthalts in Hamburg, am 18. Juni, Herrn Generaldirektor Ballin in dessen Wohnung einen Besuch abgestattet. Mag diese hohe Auszeichnung auch ebenso dem Reeder wie dem Privatmann gegolten haben, der deutsche Reederstand wird die Ehre zu schätzen wissen, die einem seiner bedeutendsten Repräsentanten hiermit erwiesen wurde.

Die See-Berufsgenossenschaft hat ihre Geschäftsräume vom 17. Juni 1905 ab in das Neptun-Haus, Beim alten Waisenhaus Nr. 1 in Hamburg verlegt.

Dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Hamburg-Amerika Linie, Herrn Adolf Tietgens, wurde, von Herrn Edmund Siemens überreicht, die goldene Medaille des Vereins »Seefahrt« für seine hervorragenden Dienste an Bord der Jacht »Hamburg« auf der Ozeanwettfahrt verliehen. Vorher hatte der erste Vorsitzende des Vereins, Herr Bürgermeister Dr. Burchard, die Verdienste Herrn Tietgens' in eindrucksvoller Rede geschildert.

Der »Reichsanzeiger« meldet: Der Kaiser verlieh: Dem Direktor Julius Thoman n. Schiffsinspektor Emil Kirchheim, Kapitän Otto Reichenbächer, Ingenieur Wilhelm Bonna val, sämtlich bei der Hamburg-Amerika Linie, den Roten Adlerorden 4. Klasse. Generaldirektor Ballin wurde der Stern zum Kronenorden 2. Klasse, dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Hamburg-Amerika Linie, Adolf Tietgens, der Kronenorden 2. Klasse verliehen. — Inspektor Julius Musmann, die Prokuristen Hermann Dannenberg und Georg Theile, Kapitän Eduard Burmeister, Ingenieur Ludwig Christlich, sämtlich bei der Hamburg-Amerika Linie, der erste Offizier Alois Heißler, der zweite Offizier Konrad Dottilie, der erste Maschinist Berthold Sprönger, Schiffsarzt Boccius und Zahlmeister Franz Polster, sämtlich vom Dampfer »Hamburg« der Hamburg-Amerika Linie, erhielten den Kronenorden 4. Klasse.

### Ausland.

Über den Schiffahrtsverkehr von Rotterdam im Jahre 1904 teilt der englische Konsul in seinem Bericht mit, daß er, abgesehen von Leichtern und Fischerfahrzeugen, vermittelt wurde: durch 7 703 Schiffe mit 12 709 799 T. gegen 7 491 bzw. 12 415 511 T. im Jahre 1903, also eine Zunahme von 212 Schiffen mit 293 288 Tons. Die britische Flagge, obgleich ihr Anteil um 404 365 T. zurückgegangen ist, hat 35 pZt. des Gesamtverkehrs vermittelt. Die holländische Handelsflotte bestand am 1. Januar 1905 aus 670 Segelschiffen mit 90 573 T. und 392 Dampfern mit 631 600 T.

### Vermischtes.

Der Vorstand der „Sailing ship owners International Union“ hielt am 16. Juni im Sitzungssaal der Hamburger Handelskammer in vollzähliger Beteiligung eine Sitzung ab. Es waren anwesend: Herr J. A. Roxburgh aus Glasgow als Vorsitzender und Herr O. H. Pollak aus London als Ehrensekretär, ferner für England die Herren R. J. Thomas, H. P. Marshall und J. Joyce, Liverpool, T. Potter, London, H. Fulton, Greenock, R. J. Dunlop, Glasgow; für Frankreich die Herren

E. Pergeline, Nantes, M. Champin und J. Pole, Paris, L. Guongnion, Dünkirchen; für Deutschland die Herren A. D. Vinnen und Emil Wätjen, Bremen; F. L. Sloman und W. Dahlström jr., Hamburg. Es wurde mitgeteilt, daß jetzt über 800 Schiffe der Union angehörten, welche za. 1½ Millionen Netto Registertons repräsentieren. Von den vorgenommenen Veränderungen, welche in der gegenwärtigen Sitzung beschlossen wurden, ist als hauptsächlichste zu erwähnen die Herabsetzung der Raten für direkten Hafen auf 9 d anstatt wie bisher 1 sh 3 d, welche vom 1. September d. J. in Kraft treten soll. Weitere Details werden den Mitgliedern in einem demnächst zugehenden Zirkular mitgeteilt werden.

**Hamburgs Schiffahrt in 1904.** Aus einem Bericht des englischen Generalkonsuls, Sir William Ward, in Hamburg geht hervor, daß am 1904er Schiffahrtsverkehr folgende Flaggen beteiligt waren:

	Anzahl der Schiffe	Raumgehalt N.-R.-T.
Britische.....	3 605	3 353 147
Deutsche.....	8 863	5 231 714
Norwegische.....	525	292 617
Holländische.....	727	150 123
Dänische.....	569	173 190
Schwedische.....	297	103 978
Französische.....	113	144 166
Russische.....	63	32 311
Belgische.....	19	12 905
Spanische.....	38	44 599
Italienische.....	11	18 866
Griechische.....	14	23 651
Österreich-ungarische...	11	22 529
Rumänische.....	1	1 742
Brasilianische.....	1	121
Chilenische.....	1	3 869
Uruguayische.....	1	2 204

Weiter wird über die Beteiligung der britischen Flagge gesagt, daß sie gestiegen ist von:

1900.....	3 442	2 779 688
1901.....	3 510	2 944 147
1902.....	3 586	3 125 906
1903.....	3 589	3 176 259
1904.....	3 605	3 353 147

An dem Kongreß des Comité Maritime Internationale in Liverpool, der von Sir W. Kennedy als gewählten Präsidenten geleitet wurde, nahmen als Vizepräsidenten Teil für:

Großbritannien..	Sir Alfred Jones
Österreich.....	Ebner (Triest)
Belgien.....	Le Jeune (Antwerpen)
Dänemark.....	Chr. Hvidt
Deutschland....	Oberlandesgerichtsrat Brandis (Hamburg)
Ungarn.....	Dr. Benjovits (Fiume)
Italien.....	Prof. Berlingieri
Japan.....	Suketada Ito
Norwegen.....	Prof. Platou
Schweden.....	De Günther
Frankreich.....	René Verneaux (Paris), Messageries Maritimes.

**Die Gefährdung des hamburgischen Hafens durch mit Sprengstoffen beladene Fahrzeuge** hat zu einer Vorbeugungsmaßregel geführt, die der Senat bei der Bürgerschaft in Vorschlag bringt: Auf der Kleinen Kattwick soll ein Schutzhafen erbaut werden. Die Gesamtkosten der Hafenanlage, einschließlich eines kleinen Aufseher- und Küchengebäudes, in dem die Besatzung der Fahrzeuge sich warmes Essen bereiten kann, sind auf 43 900 Mk veranschlagt. — Die größere Sicherheit, die der geplante Schutzhafen gewährt, wird in erster Linie den an der Herstellung und am Handel mit Sprengstoffen Beteiligten zu gute kommen. Es erscheint daher angemessen, für die Benutzung des Hafens und zwar von der Ladung der Fahrzeuge eine Abgabe zu erheben. Der Senat schlägt vor,

die Hafengebühr für jede angefangenen 24 Stunden des Liegens im Hafen auf 2 Pfg. für je 100 Kilogramm des Bruttogewichts der Ladung festzusetzen mit der Maßgabe, daß Teilbeträge von 100 Kilogramm für voll gerechnet werden.

**Die Ursachen der Totalverluste Finkenwärder Fischerfahrzeuge** waren Gegenstand einer am 16. Juni in Finkenwärder abgehaltenen Versammlung von inaktiven Fischerleuten, die auf Veranlassung des Deutschen Seefischerei-Vereins zusammenberufen worden war. Es kamen drei Fragen zur Besprechung:

- 1) Ist der Ballast in den jetzt verwendeten Fischerfahrzeugen (Ewern und Kuttern) zu gering?
- 2) Muß die Konstruktion der Bünns bei den heutigen Fischerfahrzeugen als gefahrdrohend betrachtet werden?
- 3) Ist die Qualität der Schiffsführer- und Mannschaften eine weniger gute als sie früher war, wo so große Verluste in der Segelfischerflotte nicht vorkamen?

Die Auseinandersetzung war so anregend und belehrend, daß dieser ersten eine zweite Versammlung aktiver Fischer folgen soll.

**Unterwassersignal auf Feuerschiff „Gabelsflach“.** Das Feuerschiff „Gabelsflach“ ist versuchsweise mit einer Unterwasserglocke amerikanischen Systems als Nebelsignalapparat ausgerüstet worden; Versuche damit sollen demnächst vorgenommen werden. Die Glocke wird ein Signal folgender Kennung geben: mit einer Wiederkehr von 34 Sekunden abwechselnd eine Gruppe von vier Schlägen mit je 3 Sekunden Pause, darauf 8 Sekunden Pause und eine Gruppe von fünf Schlägen mit je 3 Sekunden Pause, darauf 5 Sekunden Pause. Kleine Abweichungen in der Dauer der Pausen werden wegen des wechselnden Druckes der zum Betriebe des Schlagwerks benutzten Preßluft nicht ausgeschlossen sein. Weitere Angaben über die Wahrnehmbarkeit der Signale folgen.

(Nachr. f. Seef.)

**Nach einer Mitteilung der Flensburger Dampfschiffsgesellschaft von 1869** ist der eiserne Schraubendampfer „Tetartos“, 1812 Reg.-T. groß, am 30. Mai von dem russischen Hilfskreuzer „Don“ auf der Reise von Japan nach Tientsin in der Nordchinesischen See in den Grund gebohrt worden. Die Mannschaft ist gerettet und in Batavia gelandet worden. Das Schiff hatte, wie die Gesellschaft dazu erklärt, keine Kriegskonterbande an Bord, sondern war mit Holz und Schwellen beladen und nach einem neutralen chinesischen Hafen bestimmt.

**Flaggenscheine für Eisorne Kreuz-Flaggen.** Das Recht zur Führung der Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz ist beigelegt worden: 1. dem Oberleutnant zur See der Reserve Schubart mittels Flaggenscheins Nr. 122 für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer „Sicilia“; 2. dem Leutnant zur See der Reserve Stabonow mittels Flaggenscheins Nr. 123 für den der Reederei J. Jost-Flensburg gehörenden Dampfer „Fiducia“; 3. dem Oberleutnant zur See der Reserve Wiehr mittels Flaggenscheins Nr. 124 für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer „Cheruskia“; 4. dem Oberleutnant zur See der Reserve Treumann mittels Flaggenscheins Nr. 125 für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer „Gouverneur Jaeschke“.

**Bekohlen von Schiffen auf hoher See.** Ein sehr interessanter Versuch wird nach der „N. O. Z.“ im Auftrage des Reichs-Marine-Amtes während der großen Manöver vorgenommen werden. Es handelt sich dabei um einen von einem Berliner Ingenieur erfundenen Apparat, durch den beim Bekohlen der Kriegsschiffe durch Drahtseilbahn auf hoher See ein Ausgleich der durch das Schlingern des Schiffes verursachten Bewegungen herbeigeführt werden soll. Die Marineverwaltung

wird zu diesem Zwecke den Hamburger Kohlendampfer „Hermann Sauber“ mit einem solchen Apparat ausrüsten lassen.

**Die Stettin-Stolper Dampfschiffahrts-Gesellschaft,** Kommandit-Gesellschaft auf Aktien, Stolpmünde, beruft eine außerordentliche Generalversammlung ein, in der Beschluß darüber gefaßt werden soll, ob die Gesellschaft ihre Tätigkeit einstellen soll; für den Fall der Verneinung soll über die Herabsetzung des Aktienkapitals um 50 pZt. durch Abstempelung der Aktien auf den halben Wert behufs Deckung des Verlustes laut Abschlusses für 1904 beschlossen werden. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 1 700 000 Mk.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 15. Juni abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 3 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: „Interne Vereinsangelegenheiten.“

## Büchersaal.

**Meyers Großes Konversations-Lexikon.** Sechste, gänzlich neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Mehr als 148 000 Artikel und Verweisungen auf über 18 240 Seiten Text mit mehr als 11 000 Abbildungen, Karten und Plänen im Text und auf über 1400 Illustrationstafeln (darunter etwa 190 Farbendrucktafeln und 300 selbständige Kartenbeilagen), sowie 130 Textbeilagen. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.)

Der X. Band von Meyers Großem Konversations-Lexikon, mit dem die erste Hälfte dieses fundamentalen Werkes würdig abschließt, enthält auch für den Techniker wiederum eine große Reihe der interessantesten Artikel, Bilder und Kartenbeilagen, daß es eine angenehme Pflicht ist, auf dieselben hier hinzuweisen, zumal unter ihnen mehrere neue hervorzuheben sind, die diesen Band bereichern haben. So wird der Maschinenbauer aus den Artikeln „Kalander“, „Kälteerzeugungsmaschinen“, „Kartoffelpflanz- und Erntemaschinen“, „Kesselstein“, „Kettmanches Wissenswerte schöpfen, für die Industrie sind die Artikel „Jute“, „Kalisalze“, „Kalk“, „Kampfer“, „Kartonnagen“, „Kautschuk“, „Körzen“ von Wichtigkeit, der Bautechniker wird sich gern in die äußerst instruktiv illustrierten Artikel „Kaufhaus“, „Kanalisation“, „Jungfraubahn“, sowie in die trefflichen Karten des Kaiser Wilhelm-Kanals, des Kieler Hafens und des Plänchens von Tsingtau bei der Karte von Kiautschou vertiefen; dem Bergmann bieten die Artikel „Kalisalzbergbau“ (mit Tafeln) und die von einer Textbeilage begleitete Karte der nutzbaren Mineralien Südafrikas Anregung. Bei der enormen Wichtigkeit, die der telegraphische Weltverkehr für jedermann hat, dürfte der Artikel „Kabel“ und die Tafel „Kabellegung“ sehr viel Interesse finden, ebenso wie es auch wichtig ist, sich über die unser tägliches Leben berührenden materiellen Dinge, wie den Kaffee, den Kakao u. a., zu orientieren. Eine ganze Reihe, nicht weniger als 21 treffliche Karten, begleiten den Band, da die alphabetische Anordnung zufällig die Aufnahme mehrerer großer geographischen Gebiete verlangte. So erhalten wir in Wort und Bild nicht nur über unsere Kolonien Kiautschou, Kamerun, Karolinen Aufschluß, sondern haben auch Gelegenheit, uns eingehend über das jetzt so in den Vordergrund getretene Japan zu orientieren, dessen Kunst und Literatur auch größere Sonderartikel gewidmet sind, die vielen gewiß höchst willkommen sein werden. Auch Irland, Kanada und Kapland sind eingehend behandelt, vor allem aber verdient der sehr instruktive, umfassende Artikel „Italien“ Beachtung, eine Monographie, die in jeder Hinsicht mustergültig genannt werden kann. Unter den Stadtplänen sind die von Kairo und Kassel als neu zu erwähnen. Technisch ganz vortrefflich hergestellte Tafeln sind die Chromotafeln der „Japanischen Kunst“, der „Keramik“ und der „Käfer“. Ein schönes, gediegenes Werk, an dem jeder seine Freude haben muß.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 26.

Hamburg, den 1. Juli.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Vergnügungsboote auf der Unterelbe von Oevelgönne bis Blankenese. — Das neue britische Seemannsgesetz. — Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte über Seeverversicherung in 1904. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

#### Mit der Beschränkung der Haftpflicht der Reeder

hat sich das Comité Maritime International auf dem Liverpools Kongreß in dreitägiger Redeschlacht beschäftigt und Beschlüsse gefaßt, die eigentlich etwas enttäuscht haben. Wenn die englischen Delegierten neben ihrem eigenen das kontinentale System in bezug auf die Grenzen der Haftbarkeit anerkannten, dann handelten sie als smarte Geschäftsleute; ist es doch vorteilhafter für sie zwischen persönlicher Haftung bis zu 8 £ per Brutto-Ton (wie sie heute für Sachbeschädigungen allein maßgeblich nach englischem Gesetz ist) und der Haftung mit Schiff und Fracht oder nach dem Abandonsystem zu wählen. Je nach dem Wert des eigenen Schiffes wird dann die Entscheidung ausfallen. Daß sie diese Konzession machen würden, war vorher bekannt, Ungewißheit herrschte über ihre Auffassung zu der Ausdehnung der beschränkten Haftpflicht. Auf welche Fälle sollte sie in Anwendung kommen? Würde es den kontinentalen Delegierten gelingen, ihre englischen Kollegen von derersprießlichkeit der Ausdehnung der beschränkten Haftung auf Kontrakte zu überzeugen? Über diese Hauptfrage bestand vor dem Kongreß Ungewißheit. Heute ist sie behoben, die Engländer haben auf der ganzen Linie gesiegt! Wer die Ausführungen der einzelnen Redner verfolgt, wie sie die „Shipping Gazette“ veröffentlicht hat, vermißt auch einen entschiedenen Widerspruch gegen die englische Auffassung. Wahrscheinlich war diese Haltung aus taktischen Gründen geboten, mahnte doch schon der Präsident in seiner

Einleitungsrede vor zu heftigem Widerstand gegen die sog. »Fundamental-Grundsätze« der englischen Gesetzgebung. Der Wink wurde denn auch überall verstanden und die Versammlung stimmte dem sehr geschickten Herrn Mc'Arthur zu: daß die Haftpflicht nur auf die eigene Ladung, auf andere Schiffe und ihre Ladungen sowie auf Gegenstände an Land der vorgeschlagenen Beschränkung zugänglich sein dürfe. Beachtung verdient noch die Annahme eines Antrages aus englischen Assekuranzkreisen, wonach dem Versicherer das Recht zustehen müsse, ein Schiff, das am Anfang der Reise Beschädigungen erleide oder solche anderen Schiffen und festen Gegenständen zufüge, mit Arrest zu belegen. Ohne diese Kautele wäre der Entwurf auch tatsächlich unannehmbar und ungeeignet für eine internationale Vereinbarung gewesen. Mit Aufmerksamkeit wurde der Bericht des belgischen Delegierten, Herrn Beernaert, über die Verhandlungen der im Februar abgehaltenen diplomatischen Konferenz in Brüssel zum Kollisions- und Bergungsrecht angehört. Was er an tatsächlichen Mitteilungen vorbrachte, war zwar bekannt, aber wie er es sagte, seine Hoffnung auf das Zustandekommen einer internationalen Regelung, gewann ihm das Ohr seiner Zuhörer. Bekannt ist, daß Deutschland seine Teilnahme an den Beratungen von der Stellungnahme Englands abhängig gemacht hat, auch wissen wir, daß Lord Landsdowne eine Deputation von Mitgliedern des englischen Seerechtsvereins so wohlwollend empfangen hat, daß eine Beteiligung Eng-



lands an der zweiten im September in Aussicht genommenen diplomatischen Konferenz vermutet wurde. Neu war die Mitteilung — und sie kam von Herrn Mc'Arthur als Berichterstatter über das Ergebnis der Audienz beim Minister des Äußern — daß die Haltung der englischen Regierung durch hervorragende Juristen des Landes, als den Anhängern des alten Systems, zum Nachteil der Bestrebungen des Comité Maritime International beeinflußt werde. Immerhin klang auch durch seine Bemerkungen, trotz ihrer gegen gewisse Kreise gerichteten Spitze, die Hoffnung durch, daß England schließlich seine Pflicht, an der Spitze einer derartigen Bewegung zu marschieren, erkennen werde. Hoffen wir, daß sich dieser genaue Kenner englischer Verhältnisse diesmal nicht getäuscht hat. — Dann wurde, ohne daß es zu einer endgültigen Entscheidung kam, über Hypotheken und Vorzugsrechte auf Schiffen gesprochen. Gemeint ist die Regelung der Reihenfolge der Ansprüche von Bodmereigläubigern, Bergungsunternehmern oder solchen, die durch Kollisionsschäden Rechte an ein Schiff haben. In einer ausgezeichneten Rede beleuchtete der bekannte englische Rechtsanwalt Herr Carver (K. C.) das englische Prinzip, dann verglich er es mit dem deutschen Gesetz und kam zu dem Ergebnis, daß das bei uns angewandte Hintenanstellen der Ansprüche aus Kollisionsschäden für englische Juristen unannehmbar sei. Aus diesen und anderen Gründen müßten an dem Entwurf, wie er zur Beschlußfassung vorlag, Änderungen vorgenommen werden. Dieser Forderung entsprach nach längerer Debatte der Kongreß durch Annahme eines Beschlusses, der einen Unterausschuß mit den nötigen Vorarbeiten beauftragte. Der letzte Gegenstand: »Streitfälle aus Frachten« konnte wegen Zeitmangel nicht mehr besprochen werden. —

#### Über den Schiffsverkehr von Altona (1904)

gibt der Jahresbericht der Handelskammer zahlenmäßigen Anschluß. Die Berichterstattung erstreckt sich auf eine fünfjährige Zeit, von 1900 bis 1904. In diesem Jahr fünf stieg der Verkehr von 190 236 auf 232 300 Netto R.-T. An ihm waren beteiligt: die deutsche Flagge mit 55 748 bzw. 72 515 T., die Flagge der drei nordischen Reiche mit 112 849 bzw. 121 537, die britische mit 53 564 bzw. 24 316. Die italienische, österreichische, brasilianische und uruguayische Flagge, die sich im Laufe der Berichtsperiode gelegentlich im Hafen sehen gelassen hat, war während des letzten Jahres ausgeblieben. Aus der Gegenüberstellung von Schiffsanzahl und Raumgehalt geht hervor, daß in Altona mit ganz wenigen Ausnahmen nur Schiffe kleinster Abmessungen verkehren. Ja, es liegt »all zu nahe« an der großen Metropole mit ihren versengenden Strahlen. Was auch immer Staat und Stadt zur Erleichterung und

Hebung des Verkehrs unternehmen, Altona bleibt ein »fisherie village«. — Die Hafeneinnahmen, zusammengesetzt aus Hafen-, Kranbetriebs-, Brücken- und Kaigeldern, stiegen von Mk. 51 151 auf 82 316. Der Besuch der Navigationsschule hat ganz ansehnlich zugenommen; von 326 auf 414 Schüler. Darunter im Berichtsjahre 177 Vor-, 165 Steuermanns- und 72 Schifferschüler. Die Zunahme kommt allein den beiden letzten Kategorien zu Gute.

#### Über die Drogden als Konkurrenzswasserweg des Kaiser Wilhelm-Kanals

hat Kapt. Boyle, der englische Konsul in Kopenhagen, in seinem Jahresbericht Bemerkungen gemacht, mit denen sich neben der dänischen auch die englische Fachpresse beschäftigt. Technische Bedenken liegen nicht vor, um die Drogden von 24 Fuß Tiefe, wie sie jetzt durchschnittlich vorhanden ist, auf 28 Fuß zu bringen. Aber die Arbeit wird nicht in Angriff genommen, weil nach Ansicht maßgebender Kopenhagener ihre Durchführung für die dänische Kapitale einer Verzichtleistung auf den Namen einer ersten Seestadt gleich käme. Bewegt sich doch ein ganz wesentlicher Teil des Schiffsverkehrs über Kopenhagen, nur, weil die Schiffe ihres für die Drogden zu großen Tiefganges wegen im dänischen Hafen leichtern müssen. Sie würden, ebenso wie die zu Bunkerungszwecken anlaufenden Dampfer, Kopenhagen links liegen lassen, wäre der Drogden-Kanal tief genug. Die Schifffahrt würde dann überhaupt nach und von der Ostsee wachsen, und zwar nicht minder wie auf Kosten Kopenhagens zum Nachteil des Kaiser Wilhelm-Kanals. Das behauptet jedenfalls der englische Konsul, denn er glaubt, daß der Kanal von tiefergehenden britischen Schiffen nur benutzt werde, weil das Fahrwasser in den Drogden unzulänglich sei, und weil ferner die Navigierung durch den Belt wegen seines Nebels und der dort auftretenden, unkontrollierbaren Stromverhältnisse ein Risiko einschliesse, das in Pfund und Schillingen ausgedrückt, empfindlicher wirke, als der Aderlass durch die Entrichtung der Gebühren des Kaiser Wilhelm-Kanals. Das ist etwas übertrieben, einen Kern von Berechtigung haben seine Bemerkungen aber doch. Haben die deutschen Reeder nun Ursache, sich der Solidarität englischer und dänischer Interessen, wie sie hier zweifellos vorliegt, zu freuen? — die Beantwortung dieser Frage hängt sehr davon ab, an wen sie gerichtet wird. Wat den Ein en Uhl is, is den Annern en Nachtigall!

#### Die Nordisk Skibseederforening's

hat ihren Bericht über die Tätigkeit im Jahre 1904 veröffentlicht und damit bekanntgegeben, daß sie eine in stetiger Entwicklung stehende Organisation ist. Eine Körperschaft mit ähnlicher Tendenz wie

unser Schutzverein Deutscher Reeder, erhält sie, wie ihre jüngere deutsche Schwester, von Jahr zu Jahr mehr Zuspruch aus Reedereikreisen. Liegt der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit auch wohl in Norwegen, wo zugleich der Sitz der Gesellschaft ist, so ist doch auch die Mitgliederbeteiligung unter den anderen nordischen Reedern ganz beträchtlich. Dem Raumgehalt ihrer Schiffe nach gehörten am 31. Dezember 1904 der Vereinigung als Mitglieder an: norwegische Reeder mit 953 815 (939 682 i. V.) T., schwedische mit 308 178 (315 253), dänische 255 649 (243 643) und andere Reeder mit 55 223 (46 319) Tons. Im Ganzen 1 572 865 T., gegen 1 544 896, 1 442 354, 1 302 026, 1 116 178 Tons seit dem Jahre 1900. Gegründet wurde die Gesellschaft bekanntlich im Sommer 1889 mit 293 076 T. Raumgehalt. Ebenso wie die Mitgliederanzahl und mit ihr der unter Schutz des Vereins stehende Raumgehalt eine bis auf das Jahr 1897 ununterbrochene Zunahme erfahren hat, hat sich auch die Tätigkeit vermehrt, welche die Vereinigung im Interesse ihrer Mitglieder entfaltet. Nur 24 Sachen waren es, mit denen sich die Körperschaft im ersten Jahre ihres Bestehens zu beschäftigen hatte und nur 1830 Kronen wurden damals an Ausgaben für juristischen Beistand in Rechnung gebracht, im letzten Berichtsjahr sehen die Ziffern anders aus. In nicht weniger als 804 Fällen wurde die Vereinigung durch ihre Mitglieder in Anspruch genommen, und die juristischen Kosten stiegen auf 56 935 Kronen.

#### Über die Leicht-Ladelinie

liegen zwei Kundgebungen vor. In ihrem Wesen sind sie entgegengesetzt. Der britische Generalkonsul in Hamburg, Sir William Ward, erklärt in seinem Bericht, daß die Auffassung, zu der das British Light Load Line Committee im vorigen

Jahre gekommen sei, durchaus die Anschauung hamburgischer Schiffahrtskreise widerspiegele. Beide halten die technischen Bedenken gegen die Einführung einer Leicht-Ladelinie für zu groß, ebenso wie beide der Überzeugung sind, daß durchaus keine Notwendigkeit für eine derartige Maßnahme vorliege, weil die Anzahl von Seeunfällen, hervorgerufen durch Unterladung, allzu gering sei, um ihretwegen eine Anordnung von so einschneidender, wirtschaftlicher Belastung zu befürworten. Die andere Kundgebung kommt aus Sydney, dem Zentrum jenes sozialpolitischen Experimentierlandes, wo die Arbeiter zum Schaden aller produktiven Stände, insbesondere zum Nachteil des ganzen Handels und Verkehrs, eine ausschlaggebende Stellung einnehmen. Dort wundert sich ein »Hafenkapitän«, daß die großen Viermastsegler an der Küste so wenig von Unfällen heimgesucht würden, obgleich sie zum Versegeln, beispielsweise nach Newcastle (NSW), nicht mehr Ballast mitführten, wie er im Hafen, um ein Kentern zu verhüten, an Bord sein müsse. Auf alle Fälle seien diese Schiffe seeuntüchtig und es sei höchste Zeit, den Grad ihrer Seeuntüchtigkeit durch die Einführung einer Leicht-Ladelinie festzustellen. Hätte der Mann aus Anlaß zahlreicher Unfälle Gelegenheit zu jenen Äußerungen genommen, es wäre begreiflich, wenn er aber dringend eine Leicht-Ladelinie empfiehlt, weil der Ballast, den die Segelschiffe mit sich führen, hinreichte, um Unglücksfälle zu verhüten, und wenn dann seine Bemerkungen von der australischen Presse statt als Dummheit, was sie sind, als Ausfluß besonderer Sachkenntnis wiedergegeben werden, dann zeigt sich, daß die Leute dort jeder Logik bar sind. Von dieser Äußerung wird unsere Stellungnahme zur Leicht-Ladelinie natürlich nicht berührt.

### Vergnügungsboote auf der Unterelbe von Oevelgönne bis Blankenese.

Aus einer Notiz unter »Vereinsnachrichten« auf S. 277 ging hervor, daß im Hamburgischen Seeschiffer-Verein Beschwerde über das Treiben der kleinen Ruderboote auf der Unterelbe geführt worden war. Sie wurden für die Navigation der Seeschiffe als gefährlich geschildert, weil ihre Insassen unter Nichtachtung aller Vorsichtsmaßregeln, wie sie sich nur durch bare Sachkenntnis erklären läßt, das Fahrwasser kreuzen, sogar während der Dunkelheit ohne jegliche optische Signale und unbekümmert um die auf- und niedergehenden Seeschiffe. Es wurde ferner hervorgehoben, daß die Aufsichtsorgane, die sonst jede Überschreitung des Fahrwassers durch ein Seeschiff mit glühendem Feuereifer zur Meldung bringen, den Ruderbooten gegenüber eine Phlogma dokumentieren, das in

Schiffahrtskreisen wiederholt als eine auffallende Erscheinung besprochen worden sei, gibt der Polizei doch der § 4 Abs. 2 der Schiffahrtsverordnung für die Unterelbe eine Handhabe zum Einschreiten. Ohne, daß es im Seeschiffer-Verein damals zu einem Beschluß kam (er wurde hinausgeschoben), wurden doch zur Besserung der gegenwärtigen Verhältnisse mehrere Vorschläge namhaft gemacht. So wurde eine Kontrolle nach der Richtung als erwünscht betrachtet, daß die Erlaubnis zur Vermietung eines Ruderbootes davon abhängig sein müsse, daß einer der Bootsinsassen fachkundig sei. Wegen Nichtbeachtung solcher Vorschriften müßten die Bootsvermieter straffällig sein. — Wir halten die Einführung einer derartigen Maßnahme für etwas weitgehend, auch wohl schwer durchführbar,

weil dann ja die fachmännische Eigenschaft des einen Bootsinsassen durch Nachweis zu beglaubigen wäre. Dagegen müßte unter allen Umständen verlangt werden, daß Kindern ohne mindestens einen männlichen Erwachsenen das Besteigen der Boote bei hoher Strafe für den Bootsvermieter verboten werde.

Im Laufe der Diskussion, die sich damals im Schiffer-Verein an die Anregung knüpfte, kam auch zur Sprache, daß diese Angelegenheit den Elbelotsen-Brüderschaften wiederholt Gelegenheit zu ernster Stellungnahme gegeben habe, ja, daß sie sogar in Eingaben über die unhaltbaren Verhältnisse an zuständiger Stelle Beschwerde geführt hätten. Diese Mitteilung gab uns Anlaß, Erkundigungen einzuziehen. Unser Bemühen wurde reichlich belohnt, wie aus der nachstehenden Zuschrift von autoritativer Seite aus den Kreisen der Lotsen-Älterleute hervorgeht. Nämlich:

»Seitens der Älterleute der Oevelgönne-Neumühlener und Blankeneser Lotsenbrüderschaft wurde am 25. April 1902 folgende Eingabe an den Herrn Landrat in Pinneberg gerichtet:

»Schon vor 10 Jahren wurden die Älterleute der Oevelgönne-Neumühlener Lotsenbrüderschaft bei der Polizeibehörde in Altona vorstellig, indem sie berichteten, daß in Neumühlen und Oevelgönne eine Anzahl Bootsvermieter ihre Böte oft an solche Leute vermieteten, die des Fahrens in kleinen Böten total unkundig und trotzdem sich mit den Böten in das für große und kleine Dampfer resp. Segelschiffen bestimmte Fahrwasser des Elbstromes begaben, und demgemäß für die Schifffahrt hinderlich waren, wie auch sich selbst in Lebensgefahr brachten.

Infolge dieser Vorstellung ließ die Polizeibehörde Warnungstafeln am Strande zu Neumühlen und Oevelgönne anbringen, welche aber jetzt nicht mehr beachtet werden und daher nutzlos geworden sind.

Ew. Hochwohlgeboren bitten nun die ergebenst unterzeichneten Älterleute, den Herrn Regierungspräsidenten zu Lüneburg, welchen nunmehr die Strompolizei auf der Elbstrecke Altona—Blankenese übertragen ist, sowie der Königl. Regierung zu Schleswig, diese Eingabe geneigtest unterbreiten und befürworten zu wollen, daß eine Polizeiverordnung erlassen werde, welche das Fahren mit kleinen Böten zum Vergnügen im Hauptfahrwasser der Elbe verbietet und begründen diese Bitte damit, daß seit eingangs der vorerwähnten Vorstellung die Schifffahrt, wie auch die Leute, welche an Sonn- und Festtagen in kleinen Böten auf dem Elbstrom zum Vergnügen herumfahren, fast um das Doppelte zugenommen hat, sowie auch damit,

daß die am Strande aufgestellten Warnungstafeln nicht mehr beachtet werden.«

Hierauf erfolgte unterm 12. Mai 1902 ein Schreiben des Strommeisters Herrn E. W. aus Harburg, worin derselbe im Auftrage der Wasserbauinspektion in Harburg zur Erledigung der vorgenannten Eingabe vom 25. April 1902 die Älterleute ersuchte, zu einer Besprechung mit ihm zusammen zu kommen, um Vorschläge zum Entwurf einer Polizeiverordnung aufzustellen.

Eine solche Zusammenkunft fand denn auch am 21. Mai 1902 in Altona statt. In dieser Versammlung wurde beschlossen:

1. Die zuständige Behörde zu ersuchen, eine Polizeiverordnung auf der Elbstrecke von Altona inkl. Blankenese zu erlassen, welche das Fahren mit kleinen Böten zum Vergnügen im Hauptfahrwasser der Elbe verbietet.
2. Solche Böte, welche von einem Ufer der Elbe zum anderen fahren müssen, haben, wenn auf- oder abgehende Schiffe in der Nähe sind, so lange zu warten, bis dieselben passiert sind, ehe sie (mit ihren Böten) das Hauptfahrwasser der Elbe kreuzen.
3. Die Bootsverleiher haben dafür zu sorgen, daß diese Polizeiverordnung an einem, gegen Witterung geschützten Platze, an der Stelle, wo Böte vermietet werden, angebracht wird, und sie dürfen an Betrunkene und Kinder unter 14 Jahren keine Böte vermieten.
4. Zuwiderhandlungen werden, soweit keine andere gesetzliche Bestimmungen in Anwendung kommen, bis zu 60 Mk. bestraft.

Am 10. Mai 1904 wurde abermals von den Älterleuten eine Eingabe an den Herrn Landrat in Pinneberg gerichtet, worin auf vorstehende Zusammenkunft vom 21. Mai 1902 hingewiesen wurde und um Fortgang dieser Angelegenheit gebeten.

Hierauf erfolgte unterm 8. Juni 1904 ein Schreiben des Herrn Wasserbauinspektors Sch. in Harburg mit dem Bericht, daß wegen dieser Angelegenheit Verhandlungen mit dem Herrn Regierungspräsidenten zu Schleswig angeknüpft und eine gemeinsame Erörterung durch eine Kommission Aussicht genommen war. Von gesonderter Behandlung der Angelegenheit sei dann wegen der im Anlaß der Primus-Katastrophe eingeleiteten Verhandlungen zur Regelung der sämtlichen strom- und schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen für die Unterelbe abzusehen.

Nunmehr sei in der unterm 20. April 1904 von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe erlassenen, unterm 1. Juli 1904 in Kraft getretene Polizeiverordnung für die Unterelbe im § 4 Abs. 1 der Verkehr mit Ruderböten dahin geregelt, daß



für die Dampfschiffe (Dampffahrzeuge) getroffenen Vorschriften auch für Ruderböte gelten. \*)

Am 28. Juli 1904 wurde der Lotsenbrüderschaft vom Königl. Landratsamt zu Pinneberg zur Äußerung eine vom Verein Deutscher Schiffer auf kleiner Fahrt—Hamburg o. V. unterm 7. Juli 1904 an die Königl. Regierung in Schleswig gerichtete Eingabe folgenden Wortlauts zugesandt:

„Der Verein erlaubt sich, darauf aufmerksam zu machen, daß in den an der Elbe belagerten Ortschaften Ooelgönne, Neumühlen und Blankenese etc. die dortigen Bootsvermieter, hauptsächlich Sonntags, ihre Böte zum Segeln und Rudern an Personen und Kinder vermieten, die der Führung solcher Fahrzeuge unkundig sind. Im Interesse und Sicherheit des Verkehrs auf der Elbe ersucht der Verein höflichst, die zuständigen Behörden anzuweisen, ihr Augenmerk darauf zu richten.“

Bei Rücksendung dieses Schreibens haben wir bemerkt, daß es zu unserer Befriedigung gereicht, daß auch andererseits als von seiten der Lotsen auf die Gefahr hingewiesen sei, welche durch Unkundige, die zum Vergnügen mit kleinen Böten im Hauptfahrwasser der Elbe herumfahren, hervorgerufen wird und könnten wir solche Eingaben nur unterstützen. Auch wurde im Anschluß hieran die Bemerkung nicht unterlassen, daß unsere in dieser Angelegenheit eingereichten Eingaben zu unserem Bedauern bisher keine Erfolge gehabt haben.

\*) Eine gleich- oder ähnlich lautende Antwort erhielt auch der Lotsenältermann der Hannoverschen Elbelotsenbrüderschaft auf eine Eingabe an seine zuständige Behörde.

Am 16. Februar 1905 kam eine Verfügung der Königl. Regierung zu Schleswig, nach welcher zur Erörterung der Frage des Erlasses einer Polizeiverordnung über den Verkehr mit kleinen Böten auf der Unterelbe Termin auf den 21. Februar 1905 im Navigationsschulgebäude in Altona anberaumt sei, wozu auch die Lotsenälterleute eingeladen wurden.

In dieser Versammlung, welche am 21. Februar 1905 stattfand, waren anwesend: Vertreter der Königl. Regierung zu Schleswig, der Königl. Regierung zu Lüneburg, der Stadt Altona und drei Lotsen.

In der Sitzung wurde der Entwurf einer Polizeiverordnung auf der Elbstrecke von Altona inkl. Schulau über den Verkehr mit kleinen Ruder- und Segelböten aufgestellt und nach den gemachten Vorschlägen, annähernd in dem Sinne, wie in der Versammlung am 21. Mai 1902 geschehen, einstimmig angenommen. — — —

Vier Monate sind seitdem vergangen, von der als dringend notwendig bezeichneten Verordnung ist bisher noch nichts bekannt geworden. Schließlich, haben wir so lange gewartet, kommt es auf einen Monat länger nicht an, wenn dann nur eine Verordnung zu stande kommt, die den vorgebrachten Beschwerden genügend Rechnung trägt. Das ist allerdings notwendig, und die Verantwortung trifft allein die zuständige Behörde, wenn Unglücksfälle mit Menschenverlust aus Anlaß der gegenwärtigen Verhältnisse eintreten. Nächst den Lotsen haben die Kapitäne alle Ursache, eine baldige Regelung herbeizuwünschen.

## Das neue britische Einwanderergesetz.

Über dieses Gesetz mit seinen Bestimmungen zur Einschränkung der Einwanderung ist hier auf S. 232 gesprochen worden, als der Entwurf am 2. Mai in zweiter Lesung vom Unterhause angenommen worden war. Im allgemeinen richtet sich das Gesetz gegen die russische und polnische Einwanderung aus den damals hier erwähnten Gründen. Zu bemerken ist hier auch, daß das von Sir Charles Dilke eingebrachte Amendement, wonach das Asylrecht politischer Flüchtlinge stärker, als es im Regierungsentwurf geschehen, gewahrt werden sollte, mit bedeutender Mehrheit (211 gegen 59) abgelehnt wurde.

Im Hinblick auf die Wichtigkeit des Gesetzes auch für deutsche Reeder und Kapitäne folgt eine auszugsweise Wiedergabe seiner hauptsächlichsten Bestimmungen. Im ganzen genommen ist das Gesetz, diese Bemerkung im Voraus, nicht auf eine Beschränkung der Einwanderung überhaupt gerichtet, sondern auf die Ab- und eventuelle Ausweisung bestimmt bestimmter Klassen von „unerwünschten“ Einwanderern beschränkt. Da das Gesetz zu seinem Inkrafttreten und seiner Durchführung noch den Erlass verschiedener Ausführungsbestimmungen durch die Regierung voraussetzt, wird sich die volle Bedeutung der Maßnahmen erst später gründlich übersehen lassen.

Mit Berücksichtigung dieses Moments mögen die nachfolgenden Bestimmungen geprüft werden:

### 1. Kontrolle der Einwanderung und Abweisung unerwünschter Einwanderer vor oder bei der Landung.

A. Die Einwanderungskontrolle ist im allgemeinen auf diejenigen fremden Einwanderer (aliens immigrants) beschränkt, welche als Zwischendeckspassagiere auf einem mehr als 20 solcher Passagiere führenden Einwanderungsschiffe (immigrant ship) im Vereinigten Königreich anlangen. Dabei kann jedoch die Zahl der ein Schiff zum Einwanderungsschiff machenden Zwischendeckspassagiere durch Regierungsverordnung allgemein oder für bestimmte Schiffe und Häfen auch anders bestimmt werden, und es sollen ferner alle Passagiere für Zwischendeckspassagiere gelten, sofern sie nicht einer Klasse angehören, die durch eine in derselben Weise zu erlassende Regierungsverordnung ausdrücklich für Kajütpassagiere erklärt worden ist. Im übrigen sollen die Einwanderer, um ihre Überwachung zu erleichtern, nur in bestimmten, von der Regierung von Zeit zu Zeit bekannt zu gebenden und mit besonderen Einwanderungsbehörden (Einwanderungsinspektor und Einwanderungsamt „Immigration Officer“ und „Immigration Board“) auszurüstenden Häfen des Vereinigten Königreichs gelandet werden dürfen. Die acht Häfen, in welchen nach den Mitteilungen des

Staatssekretärs Akers-Douglas im Parlamente die Einwanderung bis auf weiteres allein in Aussicht genommen wird, sollen sein: Leith, ein Tyne-Hafen, Grimsby, Hull, Harwich, Newhaven, Southampton und London.

Die Einwanderungskontrolle besteht darin, daß kein fremder Zwischendeckspassagier von dem Einwanderungsschiff gelandet werden darf, bevor er von dem Einwanderungsinspektor unter Zuziehung eines Sanitätsbeamten an Bord inspiziert worden ist und die Erlaubnis zur Landung erhalten hat.

Fremde Zwischendeckspassagiere, welche erweislich hier nur zu landen wünschen, um alsbald nach einem anderen, außerhalb des Vereinigten Königreichs belegenen Reiseziel weiter zu gehen, sind jedoch gesetzlich von der Einwanderungskontrolle befreit, und Einwanderungsschiffe, hinsichtlich welcher die Regierung zu der Überzeugung gelangt, daß auf ihnen schon im Abgangshafen ein die Einschiffung unerwünschter Einwanderer wirksam verhinderndes System aufrecht erhalten wird, können durch eine jederzeit widerrufliche Verordnung der Regierung gleichfalls von der Einwanderungskontrolle entbunden werden, sei es überhaupt oder mit den in der Verordnung anzugebenden Einschränkungen. Diese Bestimmung scheint geeignet, der Britischen Regierung eine Handhabe zu bieten, den Einwanderer-Transport auf britischen Schiffen zu ungunsten der fremden Flagge zu begünstigen.

Neben der vorgedachten, auf Zwischendeckspassagiere, Einwanderungsschiffe und Einwanderungshäfen beschränkten eigentlichen Einwanderungskontrolle ist eine allgemeine Passagierkontrolle in dem Entwurf nur noch insofern vorgesehen, als nach demselben von dem Kapitän jedes Schiffes, welches Passagiere irgendwelcher Klasse irgendwo im Vereinigten Königreiche landet oder einschiffte, über jeden darunter befindlichen fremden Passagier, soweit dies vorgeschrieben sein wird, regelmäßig ein statistischer Nachweis (Return) geliefert werden soll. Alles Nähere in dieser Hinsicht ist in dem Entwurf den Ausführungsverordnungen der Regierung vorbehalten, einschließlich ihrer Befugnis, bestimmte Klassen von Passagieren oder Reisenden, oder auch bestimmte Schiffe oder Häfen von der fraglichen Passagierkontrolle durch jederzeit widerrufliche Verordnung auszunehmen.

B. Die Abweisung unerwünschter Einwanderer soll auf folgende Einwandererklassen beschränkt sein:

- a) Einwanderer, die nicht nachweisen können, daß sie die erforderlichen Mittel besitzen oder zu erwerben vermögen, um sich und ihre etwaigen Schutzbefohlenen (dependents) anständig unterhalten zu können;
- b) Geisteskranke oder Blödsinnige, sowie solche, welche infolge eines sonstigen Gebrechens voraussichtlich den Steuerzahlern zur Last fallen oder in anderer Weise dem Gemeinwesen schädlich werden können;
- c) Einwanderer, die in einem fremden Lande, mit welchem England einen Auslieferungsvertrag unterhält, wegen eines in diesem und in dem englischen Auslieferungsgesetz vom Jahre 1870 vorgesehenen Auslieferungsdelikts von nicht politischem Charakter verurteilt worden sind; und
- d) Einwanderer, die auf Grund des neuen Gesetzes schon einmal ausgewiesen worden sind.

Doch sollen Personen, welche erweislich nur eine Zuflucht in England suchen, um sich der Verfolgung wegen Vergehungen von politischem Charakter zu entziehen, nicht wegen bloßer Mittellosigkeit oder wahrscheinlicher Belastung der Steuerzahler zurückgewiesen werden. Die Entscheidung steht in allen vorgedachten Fällen dem Einwanderungsinspektor in erster Instanz und in der Berufungsinstanz dem Einwanderungsamt zu.

Es ist anzunehmen, daß die Ausführungsbestimmungen nähere Bestimmungen über die Höhe der Existenzmittel enthalten werden, über deren Besitz sich der Einwandernde aus-

weisen muß, um nicht mangels der nötigen Existenzmittel zurückgewiesen zu werden.

II. Die Ausweisung unerwünschter Einwanderer nach der Landung soll nach dem neuen Entwurf teils zeitlich unbeschränkt, teils nur innerhalb eines bestimmten, früher auf zwei Jahre und jetzt auf ein Jahr nach der Ankunft bemessenen Zeitraums zulässig sein, und zwar in den folgenden Fällen:

A. Zeitlich unbeschränkt und anscheinend auch mit rückwirkender Kraft auf die schon vor dem neuen Gesetze eingewanderten Ausländer, wenn diese im Vereinigten Königreich wegen eines Verbrechens, Vergehens oder sonstigen Delikts verurteilt werden, das mit einer, durch Strafgeld nicht einzulösenden Freiheitsstrafe bedroht ist, und wenn dies von dem betreffenden Gericht mit dem Hinzufügen bescheinigt wird, daß es die Ausweisung des Verurteilten neben oder an Stelle der Verbüßung der ihm auferlegten Strafe für geraten hält.

B. Innerhalb zwölf Monaten nach der letzten Ankunft des Ausländers in England, wenn von einem mit derartigen Untersuchungen im abgekürzten Verfahren durch noch zu erlassende Ausführungsbestimmungen zu betrauenden Gericht bescheinigt wird, entweder

- a) daß der Ausländer innerhalb der letzten 3 Monate vor der Einleitung der Untersuchung von einem englischen Kommunalverbanne eine Armenunterstützung bezogen hat, welche für Einheimische den Verlust des Wahlrechts zum Parlament zur Folge haben würde (wozu indessen bloße Krankenunterstützungen hier nicht genügen dürften), beziehungsweise, daß der Ausländer ohne nachweisbare Subsistenzmittel umherziehend betroffen worden ist oder daß er in einem durch Überzahl der Bewohner ungesunden Quartier gelebt hat;
- b) daß der Ausländer nach dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes den Eintritt in das Vereinigte Königreich erlangt hat, obwohl ihm der oben unter I B, lit. c gedachte Abweisungsgrund der vorgängigen Verurteilung wegen eines Auslieferungsdelikts in einem fremden, mit England einen Auslieferungsvertrag unterhaltenden Lande entgegenstand.

In den sämtlichen vorgedachten Ausweisungsfällen soll der Erlaß des Ausweisungsbefehls nur der Ministerialinstanz (Secretary of State) zustehen, und wenn diese die Ausweisung verfügt, was indessen auch im Falle der gesetzlichen Zulässigkeit der Ausweisung von dem freien Ermessen der Ministerialinstanz abhängen soll, so soll es mit den Ausweisungskosten folgendermaßen gehalten werden:

Dieselben sollen in allen Fällen vorläufig ganz oder teilweise von der Regierung verauslagt werden können. Wenn die Ausweisung jedoch auf Grund eines innerhalb sechs Monate nach der Landung des Ausländers erteilten gerichtlichen Zeugnisses über die Zulässigkeit seiner Ausweisung verfügt worden ist, so sollen die Kapitäne jedes Schiffes, welches den Ausländer hierher gebracht hat oder derselben Reederei gehört, dazu verpflichtet sein, der Regierung ihre Auslagen für die Fortschaffung des Ausländers zu erstatten oder, sofern es von der Regierung verlangt wird, den Ausländer und dessen etwaige Schutzbefohlenen zur kostenfreien Zurückbeförderung nach dem Einschiffungshafen wieder an Bord zu nehmen. Durch diese Bestimmungen bleiben die Kapitäne, beziehungsweise die Schiffsahrtsgesellschaften noch bis 6 Monate nach der Landung für die Kosten einer später verfügten Rückbeförderung haftbar.

Die §§ 684 bis 686, sowie der § 693 der Merch. Ship Act von 1894, wonach sich die Jurisdiktion der englischen Gerichte hinsichtlich aller auf dieses Gesetz gegründeten Strafverfolgungen und Klagen auch auf die dem Gerichtsstand angrenzenden Territorialgewässer nebst sämtlichen darin angetroffenen britischen oder fremden Schiffen und Personen

Dad derselben erstrecken soll, und wonach alle auf Grund der Merch. Shipping Act ergehenden Verurteilungen zur Zahlung von Strafgeldern oder anderen Geldbeträgen im Falle der Nichtbezahlung innerhalb der vorgeschriebenen Frist durch Beschlagnahme und eventuellen Zwangsverkauf des betreffenden Schiffes und seiner Zubehörungen sollen vollstreckt werden können, sollen in entsprechender Weise auch bei der Geltendmachung und Vollstreckung aller Geldstrafen und anderen Zahlungsansprüchen gegen Schiffskapitäne auf Grund des Einwanderungsgesetzes Anwendung finden.

### III. Behördenorganisation, Straf- und allgemeine Bestimmungen.

A. *Behördenorganisation.* Der Einwanderungsinspektor und alle etwa sonst noch zur Ausführung des Gesetzes erforderlichen Beamten sollen von der Regierung angestellt und von dieser sollen auch die Mitglieder der mit je drei Personen zu besetzenden Einwanderungsämter berufen werden, die letzteren es aber für jeden Einwanderungshafen aufzustellenden Vorschlagsliste von Persönlichkeiten, die dafür durch Erfahrung in polizeierichtlicher, geschäftlicher oder administrativer Tätigkeit geeignet erscheinen. Alles Nähere darüber, einschließlich des Verfahrens vor dem Einwanderungsamt, der Berufung an dasselbe, eventuell unter vorläufiger Landung eines vom Einwanderungsinspektor zurückgewiesenen Einwanderers gegen *Sicherheitsbestellung des Schiffskapitäns* etc. soll der Regierung und deren Ausführungsverordnungen vorbehalten bleiben.

B. *Strafbestimmungen.* Alle Zuwiderhandlungen gegen das neue Gesetz sollen, je nachdem sie von einem *Schiffskapitän* oder Einwanderer begangen werden, gegen den ersteren mit *Geldstrafen bis zu £ 100* und gegen den Einwanderer mit Behandlung desselben als Landstréicher im Sinne des einschlägigen englischen Gesetzes (Vagrancy Act von 1824) oder, wenn die Strafverfolgung in Schottland oder Irland stattfindet, mit durch Zwangsarbeit verschärfter Gefängnisstrafe bis zu 3 Monaten geahndet werden. Mit der letzteren Strafe werden in dem Entwurf außer *Einwanderern* auch alle anderen fremden Passagiere bedroht, welche dem *Kapitän* gegebenenfalls die für *seine statistischen Mitteilungen* über sie erforderlichen Angaben verweigern oder dabei falsche Angaben machen, und die gleiche Strafanandrohung soll auch sonst in allen Fällen Platz greifen, in welchen den mit der Ausführung des Gesetzes betrauten Organen gegenüber von irgend einem Beteiligten falsche Angaben gemacht werden.

C. *Allgemeine Bestimmungen.* Bei der Ausführung des Gesetzes soll auf alle hier etwa einschlägigen Verträge oder sonstigen Vereinbarungen mit fremden Mächten gebührende Rücksicht genommen werden. Hieraus darf entnommen werden, daß namentlich die Bestimmungen der britischen Auslieferungs-Verträge in keiner Weise beeinträchtigt werden sollen.

In Zweifelsfällen soll jede Person auf Grund des Gesetzes bis zum Beweise des Gegenteils als Ausländer behandelt werden können.

## Aus den Entscheidungen der englischen Gerichte über Seeversicherung in 1904.

Im Jahre 1904 sind in England verhältnismäßig wenig Seeverversicherungsprozesse gewesen. Von den wenigen waren nur einige für die nicht unmittelbar Beteiligten von mehr als flüchtigem Interesse und ein paar davon können in Zukunft als Richtschnur dienen. Vor das House of Lords kam nur ein einziger Fall. Es klagte nämlich eine südafrikanische Bergwerks-Gesellschaft gegen eine Versicherungs-Gesellschaft auf Zurückerstattung von Gold, das die Südafrikanische Republik einige Tage vor Ausbruch des Krieges an sich genommen hatte. Das Gold war von den Minen bis nach England oder Frankreich gegen gewöhnliche Gefahren versichert, die Police enthielt über die Bedingung *frei von Wegnahme, Beschlagnahme und gewaltsamer Zurückhaltung (capture, seizure and detention)*. Die Versicherer behaupteten nun, daß die Beschlagnahme unter die Bedingungen der abgeschlossenen Versicherung fielle, dagegen die versicherte Bergwerksgesellschaft, die nach dem Gesetz der südafrikanischen Republik dort registriert, also Heimatsberechtigter war, behauptete, daß sich das Wort *Beschlagnahme* nicht auf gesetzmäßige Wegnahme durch die eigene Regierung bezöge. Als die Sache 1901 vor die Kings Bench Division kam, wurde erklärt, daß sie vor das House of Lords gebracht werden sollte, wohin sie denn auch nach drei Jahren richtig gelangt ist. Die Versicherer hatten ihre Sache bei zwei Instanzen erfolgreich durchgefochten und hatten schließlich auch vor dem House of Lords Erfolg. Die Richter dort sprachen aus, daß die Sache sehr einfach läge; der Grund aus dem der Prozeß so weit getrieben worden ist, war die hohe Summe, um die es sich handelte; der Wert des versicherten Goldes war nämlich über £ 200 000.

Einige der Fälle, die bis vor den Court of Appeal gelangten, waren bemerkenswert. — Im *»Bullfinch«*-Prozeß handelte es sich um Folgendes: Der Torpedobootszerstörer *»Bullfinch«* war unter einer Zeitpolice auf Kasko und Maschinen gegen *»Feuer in Werkstätten und an Bord auf dem Helgen, bei Probefahrten und gegen alle Seeschäden bis zur Fertigstellung und Abnahme durch die Admiralität«* versichert. Auf einer Probefahrt des Schiffes brach nun die Kolbenstange des Hochdruckzylinders

und infolgedessen auch der Zylinder, wobei acht Leute zu Tode kamen. Es kam nun darauf an, ob das Wort *»bei Probefahrten«* ein besonders versichertes Risiko bedeute, oder nur, wie die Worte *»auf dem Helgen«*, eine Zeit, in der das Schiff nur gegen Feuer versichert sein sollte. Das Appellationsgericht entschied in Bestätigung des Urteils der Vorinstanz, daß ein besonderes Risiko gemeint sei, das der Versicherer zu tragen habe. — In einer anderen Appellationssache war zu entscheiden, bis wie weit der Versicherer für Kosten aufkommen müsse, die der Versicherte auf Veranlassung des Versicherers durch einen Prozeß gehabt hatte, bei dem sich der Versicherer und der Versicherte zusammen zu verteidigen hatten. Der Versicherte beanspruchte die ganzen Prozeßkosten zurückerstattet zu bekommen. Die Kings Bench Division befand, daß die Kosten vom Versicherer und vom Versicherten zu gleichen Teilen zu tragen seien. Das Appellationsgericht bestätigte dieses Urteil und bemerkte dazu, das sei keine Entscheidung in Bausch und Bogen (rule of thumb decision) sondern eine angemessene und gerechte Verteilung. — In einer anderen Sache handelte es sich nur um eine Einrede, doch wurde dabei ein für Versicherer sehr wichtiger Punkt zur Entscheidung gebracht. Eine ganze Anzahl von Versicherern klagte auf Zurückgabe von an die Versicherten zu viel bezahlten Geldern. Daß zu viel bezahlt war, wurde zugegeben; die Kläger konnten aber ohne Einsicht in die Policen die Beträge nicht feststellen und somit nicht ersehen, ob ihnen nicht noch mehr zukäme, als das, was die Verklagten bei Gericht deponiert hatten. Der erste Richter gab den Verklagten auf, die Policen vorzulegen; in der nächsten Instanz wurde die Offenbarung (der Policen) wesentlich beschränkt, das Appellationsgericht, Court of Appeal, stellte aber das Urteil des ersten Richters wieder her.

In einer Sache entstand wieder einmal die äußerst schwierige Frage, ob bei der Entscheidung darüber, ob ein konstruierbarer Totalverlust vorhanden sei, der Wert des beschädigten Schiffes gerechnet werden müsse, oder ob es unzulässig sei, die Reparaturkosten dem Werte des reparierten Schiffes gegenüber



zu stellen. Ein Schiff war wrack geworden und geborgen, und es wurde auf konstruierbaren Totalverlust geklagt. Bei der Verhandlung fand nun der Richter der Kings Bench Division, daß der Wert des Schiffes, wenn es wieder hergestellt und wie vorher klassifiziert würde, £ 18 750 betragen würde, dagegen beliefen sich die Bergungs- und die Reparaturkosten auf £ 18 000. Aus diesen Zahlen allein ergab sich also kein konstruierbarer Totalverlust, aber der Richter entschied, daß er den Wert des Wrackes — ungefähr £ 3500 — mitrechnen müsse, und daß folglich ein konstruierbarer Totalverlust vorläge. Das war im Februar 1903. Nun hatte aber einige Monate später der Court of Appeal einen ähnlichen Fall zu entscheiden, eine Appellationssache, bei der ein anderer Richter befunden hatte, daß der Wert des Wrackes nicht zu rechnen und folglich kein konstruierbarer Totalverlust vorhanden sei. Dieses Urteil wurde darauf vom Court of Appeal bestätigt; es verlor jedoch an Gewicht dadurch, daß der Wert des Wrackes nicht nachgewiesen war, weshalb es auch der erste Richter nicht in Betracht gezogen hatte und weshalb der Court of Appeal die Frage auch gar nicht hätte zu entscheiden brauchen. Dennoch sprach aber dieses Gericht seine Ansicht ganz klar dahin aus, daß bei der Entscheidung, ob ein Schiff repariert werden kann, der Versicherte den Wert des beschädigten Schiffes nicht zu den Reparaturkosten rechnen darf. Natürlich appellierten nun die Versicherer gegen das zuerst erwähnte Urteil des Richters der Kings Bench Division, und zwar erfolgreich. Das Appellationsgericht sprach aus, daß es in dem zweiten Falle eine Richtschnur gegeben habe, wonach auch der zuerst erwähnte zu beurteilen sei.

In der einzigen noch vor dem Court of Appeal verhandelten Versicherungssache, in der über einen wichtigen Punkt entschieden wurde, handelte es sich um den folgenden, ziemlich verwickelten Fall. Ein Mitglied von Lloyd's hatte von vier Andern Vollmacht in ihrem Namen gewöhnliche Versicherungsgeschäfte abzuschließen. Jener unterschrieb nun, in seinem und der übrigen Namen, unter andern eine Police zu seinen eigenen, nicht aber zu der übrigen Gunsten. Als darauf einer von den Schäden, gegen die versichert worden war, nicht bezahlt wurde, wurde Klage gegen das »Lloyds Mitglied und Genossen« erhoben. Die erste Instanz entschied, daß die »Genossen« nicht mithafteten, weil jener andere die Police nicht auch zu ihren Gunsten unterschrieben habe. Aber das Appellationsgericht hob das Urteil auf, weil es, wenn der Vertrag von der Art der Verträge sei, für die der Agent Vollmacht habe, auf die Motive des Agenten nicht ankäme.

Unter Übergehung der gewöhnlichen Sachen, die selten von allgemeinem Interesse sind, wollen wir doch aus den Verhandlungen der Kings Bench Division einige herausgreifen, in denen einige für das Versicherungsgeschäft wichtige Punkte entschieden worden sind. — Ein Schleppdampfer, dessen deklarierter Wert £ 1500 betrug, war versichert und eine der Bedingungen war, daß kein Anspruch auf Schadenersatz zugelassen werden solle, der unter 80 pZt. des deklarierten Wertes betrüge. Der Schlepper wurde durch Feuer beschädigt und versenkt, und die Eigentümer beanspruchten £ 1200 für einen konstruierbaren Totalverlust. Die Versicherer gaben nicht zu, daß ein konstruierbarer Totalverlust vorhanden sei, und die Sache kam zur Klage. Der Richter fand, daß £ 1000 genügend sein würden, den Schlepper wieder herzustellen, und da diese Summe nicht 80 pZt. betrug, gingen die Reeder leer aus. Das Urteil ist ein merkwürdiger Fall von konstruierbarem Totalverlust, es ist später vom Court of Appeal revidiert, ist aber bestätigt worden. — In einem andern Falle, bei dem es sich um konstruierbaren Totalverlust handelte, war ein Schiff versichert durch eine Police, welche die Bestimmung enthielt: »Wenn festgestellt werden soll, ob ein konstruierbarer Totalverlust vorliegt, so ist als versicherte Summe der Wert anzunehmen, den das versicherte Objekt nach der Reparatur hat«.

Von den Versicherern wurde nun behauptet, reparieren bedeute einfach, ein Schiff wieder so wert herstellen, daß es fahren könne, und es sei nicht nötig es wieder in die Klasse zu bringen, die es vorher gehabt habe. Dieser Auffassung schloß sich aber der Richter nicht an, sondern er sprach aus, reparieren heiße, ein Schiff wieder so herstellen, daß es die Klasse, die es vorher gehabt habe, wieder habe und so weit wie überhaupt möglich so sei, wie es gewesen sei, als es versichert wurde.

Die Kollisionsklausel nimmt gewöhnlich die Aufmerksamkeit der Gerichte in Anspruch, und ein damit zusammenhängender verwickelter Fall war der folgende. Während der »Stream Fisher« im Clyde fuhr, kollidierte er mit der »Hermia«, die infolge einer früheren Kollision gesunken war und von einer Bergungsgesellschaft gehoben werden sollte. Die Bergungsgesellschaft arbeitete unter Vertrag mit der zuständigen Behörde (Clyde Trustees), die ihr gesetzliches Recht, Schiffabtrittsbindnisse zu entfernen, ausübte. Unter andern Ansprüchen, die nun gegen den »Stream Fisher« geltend gemacht wurden, waren auch zwei der Bergungsgesellschaft, nämlich 1) Anspruch auf Ersatz der Mehrkosten für Hebung der »Hermia« entstanden durch den an den Hebefahrzeugen und -Gerätschaften angerichteten Schaden und 2) Anspruch auf Ersatz des den Hebefahrzeugen und -Gerätschaften selbst zugefügten Schadens. Nach der Kollisionsklausel in der Police der »Stream Fisher« waren die Versicherer für einen Teil der Verpflichtungen haftbar, die der Reederei dieses Schiffes durch Kollisionen andern gegenüber entstehen konnten, nicht aber waren die Versicherer verpflichtet, für Entfernung von Schiffabtrittsbindnissen durch die Behörden mit zu bezahlen. Das Gericht entschied, die Versicherer seien 1) nicht verpflichtet, mit für Mehrkosten der Hebung der »Hermia« zu bezahlen, sie müssen aber 2) ihren Anteil an dem den Hebefahrzeugen zugefügten Schaden tragen. — Ein sehr eigenartiger Versicherungsprozeß entstand aus einer Kollision, infolge derer die Eigentümer des niedergeratenen Schiffes vor dem amerikanischen (Massachusetts) Gericht einen Prozeß gegen den englischen Reeder des schuldigen Schiffes anstregten. Der englische Reeder stellte sich auch dem Gericht; auf ihren Antrag wurden aber die amerikanischen Charterer des schuldigen Schiffes als Mitbeteiligte vorgeladen. Die Haftpflicht der Klägern gegenüber wurde nun zugegeben, aber wie sich die Haftpflicht zwischen den Reedern und den Charterern des schuldigen Schiffes verteilte, mußte noch entschieden werden. Die erste Instanz befand, daß die Reederei hafte, die zweite bestätigte das Urteil, aber der oberste (amerikanische) Gerichtshof sprach aus, daß die Charterer haften mußten und nicht die Reeder. Die Charterer, eine amerikanische Frachtbündel-Gesellschaft, die das Schiff in Zeitcharter gehabt hatte, klagte nun in England gegen die »British and Foreign Marine Insurance Company«, die das schuldige Schiff unter einer Police, die die Kollisionsklausel enthält, versichert hatte. Die Versicherung war allerdings von der Reederei genommen, aber so wurde behauptet, für die Charterer, denn nach den Bestimmungen des Frachtvertrages hätte die Reederei die Versicherungsprämien zahlen müssen. Der Richter wies jedoch die Klage ab und sprach aus: *daß ein Versicherer auf Grund einer Police haftbar gemacht werden kann von einem Kläger, dessen Name nicht auf der Police angegeben ist, muß bewiesen werden, daß derjenige, der die Versicherung nahm, sie für den Kläger zu nehmen beabsichtigte.* Die Sache von der Kings Bench weiter gegangen und vom Court of Appeal ist im Februar 1905 entschieden, daß die Police das Risiko der Charterer nicht deckt, da ihr Name nicht genannt wurde und auch sonst nichts darin enthalten war, woraus hervorgeht, daß beim Abschluß der Versicherung Absicht vorhanden gewesen sei, das Risiko der Charterer zu decken. Gegen dieses Urteil ist Berufung angemeldet worden.

Aus einem anderen Prozesse ist das Urteil bemerkenswert, weil darin der Grundsatz festgestellt wurde: Bei sich widerprechenden Bedingungen gilt eine dem Versicherungsvertrage an einem gedruckten Streifen beigefügte (incorporated, also aufgeklebte) Bedingung mehr (overrides), als eine allgemeine Klausel im Text der Police. Bei der Sache selber handelte es sich eigentlich nicht um prinzipielle Fragen, sie sind indessen doch kurz erwähnt werden. Zwei Schiffe, die nach Sibirien geschickt worden waren, waren in der Karischen See ins Eis geraten; ein Schiff wurde beschädigt, entkam aber, das andere ging verloren. Der Hauptpunkt, der dabei entschieden wurde, war: Da das Eis in der Karischen See nicht zu rührte, daß dieses Gewässer für den Winter zufror, sondern von Eismassen (arktischen Ursprunges), die durch haltende Nordwinde in das Karische Meer hineingetrieben wurden, so war es ein zufälliges und unerwartetes (accidental unexpected) Schifffahrtshindernis, und folglich entstand der Verlust durch »Gefahren der See«, gegen die versichert war. Im Übrigen half diese Entscheidung den Versicherten

nicht viel, denn es wurde befunden, daß sie für ihre Hauptforderung keine Deckung beanspruchen konnten, weil sie die Abandonierungs-Erklärung versäumt hatten.

In einer Versicherungssache wurde an den Richter ein außergewöhnliches Verlangen gestellt, nämlich das, einen Versicherungsvertrag zu »berichtigen«. Die Police lautete auf »Schlepper und geschleppte Fahrzeuge«. Nun ereignete sich eine Kollision während der Schlepper einen Saugbagger schleppte, und es wurde behauptet, beide Kontrahenten hätten mit »geschleppten Fahrzeugen« nur Kohlenleichter und kleine Fahrzeuge, aber keinen Saugbagger gemeint, was auch bezeugt wurde. Der Richter war sich nicht sicher, ob der Ausdruck »geschlepptes Fahrzeug (tow)« stets einen Saugbagger einbegreife, aber er nahm es an und entschied, daß der Vertrag geändert werden könne, obgleich er seine Abneigung, geschriebene Verträge abzuändern, zum Ausdruck brachte. Mit diesem Falle dürften die von englischen Gerichten im Jahre 1904 verhandelten Versicherungssachen von Bedeutung erschöpft sein.

R.

### Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Mai 1905.

Größenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Gos.
<b>a) deutsche Werften.</b>					
30×9,3×3,66 m	900 t Tf.	Woermann Linie, Hamburg	Bremer Vulkan, Vegesack	Kuka	G
35×10,1×4,7 m	1700 »	Schleppschiffahrts-Ges. Unterweser, Bremen	do.	Unterweser 19	»
130×52'6"×30'	8000 »	Hamburg-Amerika Linie	do.	Rugia	»
376×46'9"×30'	5600 »	do.	Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde	Dalmatia	»
FD 200×40×26	3000 »	Für eigene Rechnung	Rickmers Reism., R. u. S.	Albert Rickmers	»
FD 33,5×6,2×2,15 m	—	Oldenburgische Eisenbahndirektion	Janssen & Schmilinsky, Hamburg	Wangorogo	»
FD 242×36×17'6"	2500 »	Otto Zelck, Rostock	Neptunwerft, Rostock	Marie Gläser	»
—	—	»Großer Kurfürst«, Emden	Nordseewerke, Emden	Kurprinz	»
<b>b) englische Werften.</b>					
FD 242×36×17'5"	2400 t Tf.	Otto Zelck, Rostock	Osbourne, Graham & Co., Sunderl.	Henry Fürst	L
336×47×24'10"	3100 »	R. Cairns & Co., Leith	Richardson, Duck & Co., Stockton	Carrogorm	»
—	4500 »	Alfred Browis, Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Seafield	»
270×38×21'6"	—	Pile & Co., London	Jainus Laing & Sons, Sunderland	Madrid	B
158×24×13'9"	460 Dpl.	Sir E. Walter, Greene	Day Summers & Co., Southampton	Agatha	L
FD 337×48×28'5"	6000 t Tf.	R. Ropner & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Brookby	»
209×36×20'4"	—	Cairns, Noble & Co., Newcastle	Short Brothers, Pallion	Cairnnevis	»
313×45×26'6"	—	Cuban S. S. Co., London	J. Readhead & Sons, South Shields	Cayo Soto	»
—	6300 »	Axel Broström & Sohn, Gothenburg	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Nordland	N
237×49×28'6"	—	Milburn & Co., Newcastle	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Sunderland	Port Caroline	L
168×21×12'4"	—	Hull S. F. Co., London	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Staffa	»
163×26×13'2"	730 »	Liverpooler Firma	R. Williamson & Son, Workington	Stock Forco	»
—	—	V. Torkildsen, Bergen	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Christian Bors	N. L.
121×47×20'10"	6300 »	J. Coverdale & Son, W.-Hartlepool	R. Stephenson, Hebburn	Muriel Coverdale	»
123×45×23'1"	—	Orders & Handford S. S. Co. Newport	Robert Thompson & Son, Newport	Refugio	»
342×47×24'9"	—	J. Wilson & Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Westlands	»
361×46×26'1"	—	Gladstone S. S. Co., W.-Hartlepool	do.	Cambyes	»
351×47×26'0"	—	Eine Liverpooler Firma	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Ballochmyle	»
—	7000 »	Gunnar Knudsen, Porsgrund (Norw.)	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Chr. Knudsen	»
150 Fuß Länge	—	Unbekannt	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Unbekannt	»
160×25×12'9"	600 »	Thos. Rose, Sunderland	Goole Shipb. Comp.	Sunniside	»
240×36×19'2"	2200 »	L. H. Carl, Kopenhagen	Sunderland Shipb. Co.	Volmer	»
104×20×8'6"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	York	»
250×38×21'6"	3300 »	Eine Reederei in Stockholm	Wm. Doxford & Sons, Pallion	Kiruna	B
336×48×23'4"	6000 »	Reederei unbekannt	Earles Ship. & Eng., Hull	Vigo	BC
<b>c) schottische Werften.</b>					
123×22×11'6"	—	Orient S. F. Co., Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Janus	»
270×40×20'6"	3100 t Tf.	R. W. Gardner & Co., Leith	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Claremont	»
400×53×28'4"	4400 BRT.	Prentice, Service & Henderson, Glasgow	W. Hunderson & Co., Partick	Crown of Arragon	L
205×42×22'0"	3700 t Tf.	Dänisch-Russ. Ges., Kopenhagen	Clyde Shipb. & Eng. Co., P. Glasgow	Generalkonsul Palissen	»
287×40×20'6"	2600 »	J. T. Duncan & Co., Cardiff	Ailsa Shipb. Co., Troon	J. Duncan	»
383×46×26'0"	4300 »	Elder Dempster & Co., Liverpool	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Karina	BC
275×39×22'0"	1900 BRT.	Eine Firma in Vera Cruz	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Sinotia	L
113×19×11'2"	—	Wm. Johnson, Newhaven	Alex. Hall & Co., Aberdeen	Choico	»
FD 330×45×26'6"	5400 t Tf.	Eine englische Firma	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Salsbury	»
FD 240×36×23'0"	—	Union S. S. Co., New Zealand	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Arahura	BC
FD 178×27×13'2"	—	British & Irish S. P. Co., Dublin	Ailsa Shipb. Co., Troon	Calshot	L
135×23×12'6"	—	Eine belgische Firma	Mackay Bros., Alloa	Prince Charles	»
270×47×20'2"	2000 »	Suezkanal-Gesellschaft	Lochnitz & Co., Renfrew	Ptolemy	»
FD 266×40×24'8"	—	Asiatic S. N. Co., Liverpool	Ch. Connell & Co., Whiteinch	Shajehan	L
FD 200×26×16'3"	—	F. W. Sykes, Huddersfield	Ramage & Fergusson, Leith	Venetia	»
FD 120×21×11'6"	—	Arctic S. F. Co., Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Viola	L
FD 340×48×28'6"	6200 »	Hugh Evans & Co., Liverpool	Russell & Co., Port Glasgow	Hillgrade	BC

## Schiffbau.

### Stapelläufe.

Auf der Werft von Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend, wurde am 17. Juni der für die Hamburg-Süd-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Bau genommene Dampfer **»Santa Cruz«** vom Stapel gelassen. Er mißt:  $405 \times 50' 3'' \times 31'$ . Er erhält eine dreifache Expansionsmaschine, von der Wallsend Slipway and Engineering Company geliefert.

Auf der Werft der Northumberland Shipbuilding Co. in Howdon on Tyne ist am 17. Juni für die Hamburger Reederei C. Andersen der Frachtdampfer **»Tiberius«** von 7000 Tons Tragfähigkeit vom Stapel gelassen. Der Neubau mißt:  $372 \times 48 \times 30' 10''$ . Das als Spardecker unter Aufsicht des englischen Lloyds erbaute Schiff erhält eine dreifache Expansionsmaschine, die ihm eine Geschwindigkeit von 10 Seemeilen in der Stunde geben soll.

Für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft **»Hansa«** lief am 19. Juni auf der Werft von Swan, Hunter & Wigham Richardson in Newcastle der neuerbaute Dampfer **»Rheinfels«** vom Stapel. Er mißt bei 8000 T. Tragfähigkeit:  $420 \times 55' 3'' \times 29' 2''$ . Seine vierfachen Expansionsmaschinen, nach dem Yarrow-, Schlick- und Tweedy-System ausgerüstet, werden ebenso wie die Kessel von Swan, Hunter & Wigham Richardson gebaut werden.

Am 24. Juni lief von den Howaldtswerken in Kiel der für die Hamburg-Amerika Linie neuerbaute Passagier- und Frachtdampfer **»Staatssekretär Krautke«** glücklich und in Anwesenheit vieler Gäste vom Stapel. Der Neubau mißt:  $260 \times 40 \times 14' 3''$ , Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von 14' 1500 Tons. Es sind Passagier-Einrichtungen vorhanden für 32 Europäer I. und 28 II. Klasse, sowie für 300 Zwischendecker, ferner für 20 Chinesen I. und 32 II. Klasse und soll die Ausstattung in der elegantesten Weise erfolgen. Das Schiff hat 2 Dreifach-Expansionsmaschinen von zusammen 1100 ind. Pf.-St., die ihm eine Geschwindigkeit von 11 Knoten geben sollen.

Am 24. Juni lief von der Eiderwerft A.-G., Tönning, der für die Flensburger Reederei J. Jost bestimmte Dampfer **»Gratia«** von  $273 \times 39' 6'' \times 22' 4''$  und 3100 T. Tragfähigkeit glücklich vom Stapel. Das Schiff, nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd gebaut, hat eine Maschine von 470, 780 und 1250 mm Zylinderdurchmesser bei 850 mm Hub, die ihren Dampf aus zwei Kesseln von 260 Quadratmeter Heizfläche und 13 Atm. Überdruck erhält. Die Ablieferung des Dampfers wird etwa Ende Juli erfolgen.

Am 27. Juni lief von der Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G., Hamburg, der für die Hamburg-Amerika Linie gebaute Dampfer **»Bavaria«** glücklich vom Stapel. Der Neubau, mit höchster Klasse des Germ. Lloyd, mißt:  $354 \times 43' 6'' \times 28' 10''$ ; Tragfähigkeit 5000 Tons bei 24' Tiefgang. **»Bavaria«** hat Doppelboden, acht bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Schotten, zwei durchlaufende Decks, sowie eine Poop und Back. Die nach dem dreifachen Expansions-system konstruierte Maschine mit 2100 Pferdestärken soll dem Schiff eine Fahrt von 12 Knoten geben. Sie erhält ihren Dampf aus drei Kesseln, die auf einen Arbeitsdruck von 14 Atmosphären konstruiert worden und mit forciertem Zug eingerichtet sind.

Für die Werft in Cavite bei Manila ist ein Schwimmdock von 24 500 Tons Hebefähigkeit fertiggestellt worden.

Auf den **Schiffswerften von Joh. C. Tecklenborg** und **B. Seebeck** in Geestmünde wurden am 20. Juni die sämtlichen, annähernd 3000 Arbeiter ausgesperrt, weil die streikenden Kesselschmiede nicht, wie verlangt, die Arbeit wieder aufnehmen. Nur die Meister und Lehrlinge werden noch weiter beschäftigt.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Der Nautische Verein für die Schleswig'sche Westküste sprach sich in einem Beschluß entschieden gegen die beabsichtigte Herabsetzung des Tarifs für deutsche Kohlen nach Schleswig-Holstein aus (siehe S. 292 D. R.) und beauftragte seinen Vorstand, an zuständiger Stelle vorstellig zu werden.

In den **»Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins«** tritt Herr Hafenmeister F. Duge, Geestmünde, lebhaft für die Einführung der (hier früher näher besprochenen) Wasserlichter auf Fischerfahrzeugen ein.

Zum Reichskommissar bei den Seecämtern in Rostock und Lübeck, an Stelle des im April d. J. verstorbenen Kontreadmiral a. D. Hornung, ist Kapitän zur See a. D. v. Bassowitz, mit dem Wohnsitz in Rostock, ernannt worden. Kapitän zur See v. Bassowitz war zuletzt Ausrüstungsdirektor der Werft zu Wilhelmshaven.

Die Deutsche Seemannsordnung mit ihren Nebengesetzen und den bekannten Ausführungsbestimmungen, sowie den Bestimmungen über Militärverhältnisse der seemannischen und halbseemannischen Bevölkerung ist nebst einem Sachregister für die S.-O. im Verlage von L. Friederichsen & Co. Hamburg, in zweiter Auflage erschienen.

Die Landung an der Mole von Swakopmund muß, wie wir in der **»Deutsch-südwestafrikanischen Zeitung«** vom 17. Mai lesen, immer mehr eingeschränkt werden und der Augenblick naht, in dem der Betrieb hier gänzlich eingestellt werden müssen. Seit einigen Tagen können überhaupt keine Schlepper mehr, sondern nur noch die kleinen Schiffbarkassen zum Schleppen der Leichter verwandt werden während der an sich schon so beschränkten Zeit, in der zu arbeiten überhaupt möglich ist.

### Ausland.

Unter Vorsitz von Kapt. Cawley hielt die Lotsenvereinigungen des Ver. Königreichs in Glasgow am 21. Juni ihre Generalversammlung ab und erneuerte ihr altes Postulat, wonach Ausländern (selbst naturalisierten Engländern) das Lotsen innerhalb der Territorialgrenze um das Inselreich verboten werden müsse. Der Beschluß, die Möglichkeit seiner Durchführung wird übrigens von der Presse bestritten, entspringt denselben Motiven, auf die die Forderung um Ausschuß von Ausländern zu den Schiffsführer- und Schiffsoffizierstellen zurückzuführen ist: Angst, in einem Kriege verraten werden zu können.

Die Handelskammern von Newcastle und Liverpool wählten eine Deputation an den Präsidenten des englischen Handelsamtes senden, um bei ihm über die Politik der Suezkanal-Gesellschaft vorstellig zu werden. Es wird beabsichtigt, durch die englische Regierung auf die Kanalgesellschaft einen Druck nach der Richtung auszuüben, daß sie ihre Überschüsse über 25 pZt. Dividende zur Ermäßigung der Abgaben verwende.



Das dänische Schulschiff »Georg Stage« wurde durch den englischen Dampfer »Ancona« auf der Holländer See bei schönem Wetter und ruhiger See in den Grund gehrt. Es sollen 22 Kadetten ertrunken und 57 Personen verletzt sein.

Durch eine Bekanntmachung der Hafenverwaltung in 1903 werden die Kapitäne der im Hafen weilenden Schiffe zu Dieben gewarnt. Die Vertreter dieser Zunft sollen sich durch ganz besondere Geschicklichkeit auszeichnen. Aus geschlossenen Kabinen werden Wertgegenstände entfernt und an Masse, sind doch kürzlich auf vier Dampfern an einem Kabinendiebstahl vorgekommen.

Nach einer Mitteilung der »Shipping Gazette« haben die Dampfer in der Zeit vom 5. Februar 1904 bis 10. Mai 1905 Schiffe mit 136 489 T. aufgebracht und von diesen wieder freigelassen. Unter den 44 waren 16 englische, 1 russische, 5 deutsche, je 2 schwedische und holländische, je 1 amerikanischer, österreichischer und französischer Dampfer.

### Vermischtes.

**Art 553 a und 554 des Handelsgesetzbuches.** Der Streit um die Auslegung der beiden Artikel des H. G. B. (S. 583/85 (1904) und S. 121, 220/222 (1905)). Ist zu Gunsten der Klägerin, der Wittwe des in einer Lebkuchenfabrik des Auslandes verstorbenen Kapitäns, entschieden worden. Wie uns von geschätzter Seite mitgeteilt ist, hat das Hanseatische Oberlandesgericht am 23. Juni das Urteil des Landgerichts Hamburg, vom 16. Januar 1905 wieder aufgehoben, die Widerklage abgewiesen und nach dem Klagebegehren die Beklagte kostenpflichtig zur Zahlung von Mk. 727,27 mit 5 pZt. Zinsen seit dem 15. Januar 1904 verurteilt. Danach hat das Oberlandesgericht im ganzen Umfange die Ansprüche der Frau als berechtigt anerkannt. Wir werden auf den Fall zurückkommen, sobald uns das Urteil nebst Begründung zugeht.

**Den jüngsten Aufenthalt unseres Ostafrika-Liners »Prinzregent«** in Dover hat der Herausgeber des »Fairplay« zum Besuch des Schiffes ausgenutzt. Bei der Stellungnahme dieses Blattes leider in neuerer Zeit allen deutschen Seefahrtsangelegenheiten entgegenbringt, konnte man eine freundliche Besprechung der Eindrücke seines Schriftleiters erwarten. Eine angenehme Enttäuschung, er beurteilt die Eigenschaften des ausgezeichneten deutschen Schiffes und der Besatzung durchaus gerecht; wird an einigen Stellen des individuellen Berichtes sogar zum Bewunderer deutscher Leistungen. Wenn ihm die auf kleinen Tafelchen, angeheftet am Promenadendeck, gedruckten »Winke für Passagiere« gefallen haben, ist es zu verstehen, sind sie doch doch originell. Zwei Proben: »Sei vorsichtig beim Essen, halte Dein Glas bei schlechtem Wetter über Deinen Ohren.« »Nach Gebrauch Deines Zahnstochers halte ihn so, wie er von Deinem Nachbarn gut gesehen werden kann.« Zurück auf den englischen Beobachter hat ferner die Tatsache gemacht, daß die Boote ohne Bezug in ihren Lagern zeitig klar zum Aussetzen ruhen. Beifällig spricht er sich über das Auftreten der Schiffsoffiziere aus, über ihre »Bereitschaft«, Fremden das Schiff zu zeigen. Schluß seiner Betrachtungen, die in ein uneingeschränktes Lob für »Prinzregent« ausklingen, kann er der Versuchung nicht widerstehen, um sein Steckenpferd zu reiten und die englischen Regierung wegen ihrer angeblichen Unfreundlichkeit gegenüber Seefahrtsangelegenheiten einen Hieb zu versetzen. Es geschieht in der Weise, daß er die vorzügliche Ausstattung des deutschen Schiffes, seiner Einrichtungen

und Besatzung durch das Wohlwollen und Interesse unserer Regierung für das deutsche Seewesen erklären zu müssen glaubt. (Er verwechselt wie so viele Ausländer Reichsoberhaupt mit Reichsregierung). Hierauf nennt er das Verhalten der englischen Regierung gegenüber ihren Roedern feindselig. Würde der Schriftleiter des »Fairplay« den in letzter Nummer veröffentlichten Artikel über die Lage der deutschen Segelschiffahrt kennen, er müßte seine Auffassung über die Stellungnahme unserer Regierung zur Seeschiffahrt einer nachträglichen gründlichen Revision unterziehen.

**Die Versorgungskasse Ver. Roederolen, Hamburg,** deren 2. Jahresbericht jetzt vorliegt, schließt das Geschäftsjahr 1904 mit einem Gesamtvermögen von 792 258 Mk. Das Jahr 1904 brachte als Einnahme: an Beiträgen und Eintrittsgeld 363 127 Mk., an Zinsen 15 389 Mk. Versichert waren Ende 1904: 118 Kapitäne, 581 Offiziere (Deck), 579 Maschinisten, 44 Verwalter, 213 Maschinisten-Assistenten, 188 Landangestellte. Die beteiligten Roedereien haben vor kurzen beschlossen, eine Kapitalversicherung mit abgekürzter Invalidenrente neu einzuführen und bei gleichen Beiträgen den Versicherten die Wahl zwischen dieser und der alten Versicherungsform freizustellen. Das Kapital soll je nach dem Eintrittsalter das 1,4 bis 2,6 fache des pensionsfähigen Gehaltes betragen. Diese Erweiterung wird voraussichtlich bis zum 1. Oktober d. J. in Kraft treten; zurzeit liegt der Beschluß der Reichsaufsichtsbehörde für private Versicherungsunternehmen zur Genehmigung vor. Dieser Beschluß der Kasse wird in den Kreisen der Versicherten gewiß beifällig begrüßt werden, sind unter ihnen doch Viele, die einer Kapitalversicherung vor der bisherigen Versicherungsform den Vorzug geben werden.

Am 25. Juni ist, nach der »Wes.-Ztg.«, der Navigationsinspektor des Nord. Lloyd, **Kapitän Ludwig Störmer** gestorben. In ihm verkörperte sich der Typus eines guten und tüchtigen deutschen Seemanns: sein biederes, joviales Wesen schuf ihm Freunde in allen Kreisen, mit denen er in Berührung kam. Geboren am 17. Juni 1844 zu Herzberg am Harz, ging Störmer bereits mit 14 Jahren zur See und trat am 16. April 1872 als 4. Offizier beim Nordd. Lloyd ein, wurde am 7. Januar 1884 Kapitän und führte als solcher nacheinander die Dampfer »Graf Bismarck«, »Salier«, »Braunschweig«, »Hohenzollern«, »Rhein«, »Kronprinz Friedrich Wilhelm«, »Trave«, »Kaiser Wilhelm II.« (jetzt »Hohenzollern«), »Lahn«, »Kaiser Friedrich«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Kronprinz Wilhelm«. Am 15. November 1902 wurde Kapitän Störmer nach mehr als 30 jähriger Fahrzeit zum Navigationsinspektor ernannt und trat am 1. April 1904 in den Ruhestand. Er war Inhaber einer ganzen Reihe von Orden.

**Nach dem Bericht der Lübecker Handelskammer** bestand Ende 1904 die Seeschiffsreederei aus 52 Schiffen mit 111 972 Netto-kbm Raumgehalt. Darunter waren 2 Segler mit 2 264 kbm, die übrigen Dampfer. Dieselbe Tabelle gibt auch Aufschluß über den Schiffsbestand früherer Jahre seit 1840 und seit 1860 unterschieden zwischen Seglern und Dampfern. Danach zählte die Lübeckische Handelsflotte 1860 noch 50 Segler, 1870 waren es 25 und 1880 nur mehr 12. Der Binnenschiffsreederei gehörten Ende des Berichtsjahres 238 (229 i. V.) Fahrzeuge mit 18 339 (18 134) T. Tragfähigkeit an. Das Gesamt hielt im Jahre 1904 acht Hauptverhandlungen ab, während 29 Fälle zur Anzeige gekommen waren.

**Mit Maßnahmen zur Unterstützung der österreichischen Schifffahrt** beschäftigte sich der sog. österreichische Industrierrat, eine Körperschaft mit Mitgliedern aus Regierungs- und aus Schifffahrtskreisen. Ein Antrag, subventionierte Werften nach französischem Vorbild zu behandeln, nämlich sie zu verpflichten, ihren Materialbedarf ausschließlich im Inlande zu

decken, wurde abgelehnt. Darauf kamen mehrere Vorschläge zur Besprechung, um dem österreichischen Lloyd auf die Beine zu helfen: Subventionen für seinen Mittelmeer- und ostasiatischen Dienst, Aufrechterhaltung des kombinierten Levantetarifs, reduzierte Tarife für Ostafrika etc. Auf der anderen Seite sollen an den Lloyd, wenn er etwas verdient, auch wieder Ansprüche gestellt werden, die den Einfluß der staatlichen Unterstützungen völlig illusorisch machen.

Aus der Laeisz-Stiftung der **Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger** hat der Vorstand folgende **Prämien** bewilligt: 1) dem Kapitän F. Jaeger vom deutschen Dampfer »Heinrich Menzelle« die kleine goldene Medaille nebst Diplom, dem 2. Offizier Wilhelm Ricks die kleine silberne Medaille nebst Diplom und 50  $\mathcal{M}$ , dem Zimmermann K. Karl, den Matrosen F. Barsuhn und H. Lockschas je 50  $\mathcal{M}$  für Rettung der aus fünf Personen bestehenden Besatzung eines russischen Schuners am 20. Juli 1904; 2) dem Kapitän Karl Garrels vom deutschen Dampfer »Nürnberg« die große silberne Medaille nebst Diplom, dem Stenermann Johann Kramer die kleine silberne Medaille nebst Diplom und 60  $\mathcal{M}$ , dem Netzmacher Eduard Stanislaus und dem Matrosen W. Karper je 60  $\mathcal{M}$ , sowie den Matrosen N. Balsen und Otto Balsen je 30  $\mathcal{M}$  für Rettung der aus zehn Personen bestehenden Besatzung des holländischen Dampfschuners »Norvic« am 20. Februar 1905; 3) dem Kapitän Achilles Andrea vom englischen Dampfer »Scholar« die kleine goldene Medaille nebst Diplom, dem 1. Offizier John Abernethy die große silberne Medaille nebst Diplom, sowie den Matrosen John de Costa, Vincente Hermo, Domingo de la Crossa und Edward Torres je 50  $\mathcal{M}$  für Rettung der aus 27 Personen bestehenden Besatzung des deutschen Dampfers »Licata« am 16. März 1905; 4) dem Kapitän H. Habel vom deutschen Dampfer »Nubia« die kleine goldene Medaille nebst Diplom, dem 1. Offizier Eugen Knoop die große silberne Medaille nebst Diplom, sowie zur Verteilung unter die übrigen bei der Rettung beteiligten sechs Leute 360  $\mathcal{M}$  für Rettung der aus sechs Personen bestehenden Besatzung des englischen Schuners »Julian H. Archer« am 25. Dezember 1904; 5) dem Kommandanten S. M. Torpedoboot »S 53«, Oberleutnant z. S. August Lassen, die kleine silberne Medaille nebst Diplom für Rettung der aus zwei Personen bestehenden Besatzung des Fischerfahrzeuges »Johanne« am 25. April 1905.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Mai 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1905	1905	1904	1904
Totalverluste . . .	27	45	19	38
Beschädigungen . .	356	129	340	171

Nach Flaggen geordnet gingen im Mai 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	2	8	italienische	—	3
brasilianische	—	1	japanische	3	1
belgische	1	—	österreichische	1	—
britische	14	10	norwegische	—	3
dänische	—	1	portugiesische	—	1
deutsche	—	3	russische	3	—
französische	1	9	schwedische	—	3
holländische	—	2	spanische	2	—

**Neue holländische Schiffahrtsgesellschaft.** In Piräus hat sich eine Schiffahrtsgesellschaft gebildet, namens Helleno-American Line, welche einen regelmäßigen Dienst zwischen dieser Stadt und New-York unterhalten will. Das Gesellschaftskapital beträgt 70 000 Lst. Es sollen drei Dampfer von 7—8000 t und 14—15 Meilen Geschwindigkeit in Dienst gestellt werden. Die neue Gesellschaft wird in erster Linie

das Auswanderergeschäft pflegen, jedes Schiff soll Betten für 1000 Zwischendeckspassagiere enthalten, daneben noch Kabinen für Reisende 1. und 2. Klasse. Die Helleno-American Line hat bereits mit verschiedenen hellenischen Schiffahrtsgesellschaften Abmachungen getroffen, damit sie ihr aus den verschiedenen Häfen die Auswanderer zu billigen Preisen zuführen. Im Jahr sollen 20 Reisen ausgeführt werden.

(Konst. Handelsbl.)

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 22. Juli abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 2 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich ein Schreiben der *Navigationschule Lübeck*, in welchem dieselbe mitteilt, daß zum 1. Juli 1905 die Stelle eines *Hilfslehrers* zu besetzen sei und sind Bewerbungschriften an die dortige Direktion einzureichen. Ferner wurde bekannt gemacht, daß gegen Ende nächster Woche im Anschluß an das Kapitänsexamen an der *Navigationschule zu Hamburg* eine *Prüfung in der Heilkunde an Bord* der Kauffahrtsschiffe stattfindet und daß es von großer Wichtigkeit sei, wenn jeder Kapitän und Schiffsoffizier im Besitze eines solchen Zeugnisses sich befindet. Auf der Tagesordnung stand: „Interne Vereinsangelegenheiten.“

## Büchersaal.

»Atlas der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen im Indischen Ozean und in den ostasiatischen Gewässern«, herausgegeben von der Deutschen Seewarte. Fol. 8 S. Text und 52 Taf. Hamburg 1905. Verlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg. Preis Mk. 10.—

Unter diesem Titel veröffentlichte soeben die Deutsche Seewarte ein Werk, welches gewiß von nautischen wie wissenschaftlichen Kreisen mit Freuden begrüßt werden dürfte. Der Atlas behandelt die auf den hauptsächlichsten Dampferwegen zu erwartenden Versetzungen in sehr übersichtlicher und kurzer Weise, und zwar 1) auf den Dampferwegen zwischen dem Golf von Aden und der Agulhasbank (12 Tafeln), 2) auf den Dampferwegen zwischen dem Golf von Aden und Singapur (12 Tafeln), 3) in den ostasiatischen Gewässern auf den Dampferwegen zwischen Singapur und Yokohama (12 Tafeln); 4) Zwischen Ceylon und Cap Leeuwin (12 Tafeln); 5) auf den Dampferwegen an der Südküste Australiens (4 Tafeln). Der Atlas, welcher eine möglichst eingehende Darstellung der Strömungen im Indischen und Nordwestlichen Stillen Ozean gibt, erleichtert es den in diesen Gewässern fahrenden Seeleuten einen möglichst vorteilhaften Reiseweg auszuwählen. Der Atlas wird als ein schätzenswertes Hilfsmittel zur Navigation besonders denjenigen Schiffsführern erwünscht sein, welche noch nicht über eine langjährige praktische, eigene Erfahrung in jenen Gewässern verfügen. Die einzelnen Tafeln, eine für jeden Monat des Jahres, geben eine klare Darstellung der Stromversetzungen nebst entsprechenden Tabellen und außerdem einen leicht verständlichen Text. Für den Gebrauch an Bord wird vermuthlich die graphische monatliche Darstellung vorgezogen werden, während die tabellarische Darstellung mehr für wissenschaftliche Zwecke geeignet erscheint. Beide Arten der Darstellung ergänzen sich aber gegenseitig und zur Einführung ist auch der kurze Text sehr geeignet. Hoffentlich folgt dieser Bearbeitung der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen bald, wie in der Einleitung des Atlas bereits angedeutet wird, eine ausführlichere Arbeit für den ganzen Indischen Ozean. Wünschenswert wäre es dabei, neben der Strömungsdarstellung auch eine Wiedergabe der zur selben Zeit und an demselben Ort herrschenden Windverhältnisse zu erhalten, wie es bereits in dem kürzlich erschienenen »Dampferhandbuche für den Atlantischen Ozean« der Fall ist. Es würde die Abhängigkeit des Stromes vom Winde in den meisten Fällen noch stärker ins Auge fallen; obwohl dies bereits allgemein bekannt sein sollte, wird es doch noch nicht immer genügend beachtet.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Postfach 18, zu richten. Bestellungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

No. 27.

Hamburg, den 8. Juli.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. — Unser nautisches Jahrbuch. — Der gegen-stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe. — Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe. — Hamburgs Seeschifffahrt Januar bis Ende Juni. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seefahrer-Vereine; — Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Auf dem Ausguck.

#### Daß der unter dem Namen Flagg-Bill bekannte Gesetzentwurf,

bestimmt, Ausländer von verantwortlichen Stellungen Kapitän, Schiffsoffiziere, Lotsen) an Bord britischer Schiffe fern zu halten, in zweiter Lesung im Oberhaus durchgefallen ist, verdient auch bei uns verbreitet zu werden. Selbst in der abgeschwächten, zuletzt präsentierten Form wäre ein solches Gesetz von großem Einfluß auf Angebot und Nachfrage unter Schiffsoffizieren für deutsche Schiffe gewesen. Über Anzahl und jährlichen Zuwachs des ausländischen Elements unter den Funktionären englischer Schiffe gibt das Blaubuch des Handelsamtes Aufschluß. Es enthält Angaben über die Höhe des Contingents der Ausländer überhaupt, über die einzelnen Nationalitäten und gibt genauen Ausweis besonders nach Kapitänen, Schiffsoffizieren und Mannschaften. Der Lord-Schatzkanzler, der durch seine Ausführungen den Antrag-Muskerry zu Fall brachte, benutzte das Material für die Jahre 1891, 1896 und 1901. Er gab aber nur die prozentuale Beteiligung der Ausländer unter Kapitänen und auch nur unter solchen im Überseeverkehr bekannt. Zwar haben schon diese Daten genügt, um zu dem erwähnten Ausgang zu kommen, für ein überzeugendes Urteil sind sie aber doch ungenügend. Wir wollen zunächst den Ausführungen des Schatzkanzlers die Angaben über die Beteiligung der Steuerleute und Maschinisten hinzufügen und dabei auch die Küstenfahrt in den Bereich der Betrachtungen mit hineinziehen. Es waren:

Jahr		Kapitäne	Steuerleute	Maschinisten
1891	britische .....	11 430	12 446	11 095
1891	ausländische ...	188	512	251
1896	britische .....	10 339	13 273	12 495
1896	ausländische ...	180	512	247
1901	britische .....	9 907	13 144	13 824
1901	ausländische ...	131	380	299

Abgesehen von einer nicht erheblichen Zunahme unter ausländischen Maschinisten zeigt die vorstehende Zahlenreihe einen ganz beträchtlichen Rückgang der Ausländer unter Führern und Steuerleuten britischer Handelsschiffe. Ein Moment, das der Vorlage ihr Schicksal bereitet hat, und das auch zeigt, wie unnötig die Sorge der Engländer gewesen ist: durch die Zunahme ausländischer Elemente unter Kapitänen und Schiffsoffizieren im Falle kriegerischer Verwickelungen gefährdet werden zu können. Gehen somit die angegebenen Zahlen für englische Patrioten keinen Anlaß zur Beunruhigung, so zeigt die Tabelle mit analogen Ziffern über Unteroffiziere, Matrosen und Heizer ein wesentlich anderes Bild. Nämlich:

Jahr		Unteroffiziere	Matrosen	Heizer u. Trimmer
1891	britische .....	8 776	53 106	21 465
1891	ausländische ...	2 230	13 322	3 358
1896	britische .....	9 197	47 884	22 295
1896	ausländische ...	2 657	14 316	4 312
1901	britische .....	8 616	43 791	25 348
1901	ausländische ...	3 147	15 093	7 500

Werden nun noch die Angehörigen der anderen bisher nicht aufgezählten Kategorien hinzu gerechnet, ihrer Nationalität nach in der bisherigen Beschränkung



unterschieden und die Küstenfahrt vom Überseeverkehr gesondert, dann erhalten wir:

	Küstenfahrt			Außenverkehr		
	Total	Ausländer	pZt.	Total	Ausländer	pZt.
1891 .....	38 030	1 058	2,8	113 412	22 826	20,1
1896 .....	36 481	1 296	3,5	115 974	26 150	22,5
1901 .....	37 346	2 528	6,8	115 680	30 086	26,0

### • Ein unberechtigter Angriff auf die Steuerleute der Marine. •

So lautet im »Wilhelmshavener Tageblatt« die Überschrift eines gegen die »Hansa« gerichteten Artikels. Sein Verfasser, der seinen Wohnsitz anscheinend in Hamburg hat und nicht zur Handelsmarine gehört, scheint ein temperamentvoller Herr zu sein, durch Sachlichkeit zeichnet sich seine Schreibweise jedenfalls nicht aus. Was sein Blut in Wallung gebracht hat? Unsere Verwunderung (bei Besprechung des 27. Jahresberichts der Seewarte), daß die Beamtschaft der Seewarte durch die aus dem Deckoffizierstande der Kaiserl. Marine hervorgegangenen Personen in letzter Zeit ganz besonders starken Zufluß zu erhalten scheint. Diese Bemerkung mit ihren auf S. 280 veröffentlichten Schlußfolgerungen hat wie das rote Tuch gewirkt. Das heißt, den Verfasser zu unbesonnenen Äußerungen veranlaßt. Seine Verdächtigung, wonach unsere Behauptung, weil sie aus dem 27. Bericht nicht zu erklären ist, »der »Hansa« von interessierter Stelle lanziert« sein müsse, wäre unterblieben, hätte er sich die Mühe genommen, sorgfältiger Das zu prüfen, was er kritisieren will. Sind wir doch zu unserer Auffassung, wie es auch gesagt worden ist, »durch Vergleiche mit früheren Berichten« gekommen und hätten uns im anderen Falle nicht geschaut, unsere Bemerkungen als aus anderer Quelle stammend zu bezeichnen. Dann erinnert uns der Verfasser an den Charakter der Seewarte, als an ein *Marine-Institut*, womit unausgesprochen doch wohl gemeint sein soll, daß das Marinepersonal Vorzugsberechtigungen bei der Anstellung genießen müsse. Wir wollen dem Herrn nicht auf dieses Gebiet folgen, was aber die Seewarte ohne die Handelsschiffahrt bedeuten würde, mag er sich selbst beantworten. Hierauf entlockt unsere Behauptung — »wonach den Marinesteuerleuten beinahe jede Gelegenheit gefehlt habe, in verantwortlicher Stellung an Bord Erfahrungen zu sammeln, wie sie sich Kapitäne etc. tagtäglich anzueignen vermögen« — dem sachverständigen Verfasser ein Lächeln, »weil die Obersteuerleute auch Kommandanten von Torpedobooten gewesen seien, also selbständige Stellungen eingenommen haben.« Im Ernst! Dann heißt es an einer Stelle: »Des Ferneren sind wir absolut sicher, daß die Seewarte Beamte aus den nautischen Kreisen der Handelsflotte, auch bei dem nicht gerade verlockenden Gehalte, in Hülle und Fülle

haben kann.« Wirklich? Wir haben bisher das Gegenteil gehört und auch geglaubt, da es selbst für Nautiker mit dem Gehalt eines IV. Offiziers von tothafter ist, zur See zu fahren, als das teure Hamburger Pflaster mit dem Gehalt eines Hilfsarbeiters der Seewarte zu treten. Man kann im allgemeinen wohl sagen: Kapitäne und Schiffsoffiziere der Handelsmarine sind entweder nicht mehr borddienstfähig (farbenblind oder kurzsichtig) oder sie sind wohlhabend (anderenfalls bestimmt ledig) oder die Seefahrt steckt ihnen bis zum Überdruß aus dem Halse heraus, wenn sie ihre Stellung an Bord verlassen, um der Seewarte als *Hilfsarbeiter* ihre Dienste anzubieten. Zum Schluß halten wir die Bemerkung nach wie vor aufrecht, daß es im Interesse der seefahrenden Kapitäne und Schiffsoffiziere und nicht minder im Interesse des Ansehens der Seewarte auf das Allerlebhafteste zu bedauern wäre, wenn das in seiner Haupttätigkeit von der Mitarbeit aktiver Nautiker abhängige *Marine-Institut* in Hamburg die nautischen Elemente der Handelsmarine als Beamte allmählich immer mehr verlieren sollte.

### Mit den Chancen im Wettbewerb englischer und deutscher Reeder

beschäftigt sich die »Shipping Gazette« in einem leitenden Artikel. Ob es jemals heißen werde: »Germania rules the waves?« Diese hypothetische Idee nimmt den Verfasser zunächst in Anspruch. Er erörtert sie hin und her und kommt zu dem Ergebnis, daß ihre Verwirklichung vor der Tür stehen werde, sobald die deutsche Schiffbauindustrie in der Lage sei, billigere Schiffe als ihre ältere englische Schwester herzustellen. Vorläufig steht der Eintritt solcher Möglichkeit noch in weiter Ferne, seien die auf deutschen Werften gebauten Frachtdampfer doch noch um 10 bis 20 s per Ton Tragfähigkeit teurer als britische Schiffbauernzeugnisse. Gegenüber Passagierdampfern sei der Preisunterschied gering oder falle wohl gar überhaupte weg. Damit tritt nach der »Gazette« der englische Reeder als überlegener Gegner in den Wettbewerb mit dem deutschen ein. Jedoch dieser Vorteil werde dadurch reichlich ausgeglichen, daß die deutschen Reeder seine Schiffe nach deutschen Frachtbordregeln mehr auszunutzen vermöge, als es der englische nach den Board of Trade Regeln darf. Die beiden Konkurrenten ständen sich somit etwa gleichwertig gegenüber, wäre nicht der Unterbau deutscher Schiffe billiger, als derjenige englischer — Das ist eine sehr oberflächliche Art und Weise methodischer Prüfung. Will man, wie es die »Shipping Gazette« hier versucht, die Chancen beider Wettbewerber prüfend mit einander vergleichen, um aus solcher Gegenüberstellung praktisch verwertbare Schlüsse ziehen zu können, dann muß man

etwas gründlicher verfahren werden. Wird der verschiedenartigen Wirkung der Freibordregeln die hier gegebene (übertriebene) Bedeutung beigelegt, dann lag es doch wohl nahe, wenigstens mit einem Fuß auch das Gebiet der sozialpolitischen Gesetz-

gebung in beiden Ländern zu betreten: die Fürsorgepflicht der Reeder ihren Schiffsteuten gegenüber. Daß dieser naheliegende Vergleich unterlassen ist, muß wohl Absicht — und eine sehr begreifliche — gewesen sein.

## Über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal

Während des Rechnungsjahres 1904 (1. April 1904 bis 31. März 1905) gibt das Kaiserlich Statistische Amt im zweiten Heft seiner Vierteljahrshefte zahlenmäßigen Aufschluß. Alle nachstehenden Angaben beziehen sich nur auf abgabenpflichtige Schiffe, während die von Abgaben befreiten Schiffe der Kaiserlichen Marine und der Kanalverwaltung darin nicht enthalten sind. Von 648 Marinefahrzeugen entfallen 69 auf April, 105 Mai, 61 Juni, 79 Juli, 34 August, 163 September, 23 Oktober, 21 November, 14 Dezember, 17 Januar, 20 Februar und 42 Schiffe auf März. Abgesehen von diesen Fahrzeugen wurde der Gesamtverkehr in der Berichtsperiode von 32 623 Schiffen mit 5 270 477 Netto R.-T. verzeichnet gegen 32 038 mit 4 990 287 im Jahre vorher. Viel größer als der Gesamtverkehr für die Beurteilung des Kanals als Seeverkehrsstraße ist sein Durchgangsverkehr. Er betrug 21 048 Schiffe mit 4 784 967 T. gegen 19 713 mit 4 471 411 T. im Vorjahre<sup>\*)</sup>. An ihm waren beteiligt: 10 837 (9 792) Dampfer mit 3 880 962 (3 644 413) N.-R.-T. zu einem Durchschnittsraumgehalt von 358 (372) T., 8 544 (8 233) Segler mit 367 791 (349 029) T. zu einer Durchschnittsgröße und 1 667 (1 638) Schleppschiffe (Leichter und Schuten) mit 535 514 (477 969) N.-R.-T. zu 321 (292) Durchschnittsgröße. Bei einer weiteren Rubrik mit Angaben über die Größenklassen der aufgezählten Schiffe und über ihre Zu-

gehörigkeit zu regelmäßigen Linien lassen wir den Gesamtverkehr außer Acht, weil die nicht am Durchgangsverkehr beteiligten Fahrzeuge sowohl an Raumgehalt sehr klein sind und im wesentlichen unter die Kategorie der Schiffe bis zu 100 R.-T. Raumgehalt fallen. Erfreulich ist zunächst die Zunahme der Dampfer regelmäßiger Linien von 4 362 mit 1 817 715 T. auf 4 670 mit 1 919 693 T. Bei den Dampfern zeigt sich eine Zunahme in allen Größenklassen von weniger als 100 bis mehr als 1 500 R.-T., nur die Klasse 1 000 bis 1 500 T. hat mit 384 Schiffen keine Veränderung erfahren. Anders bei den Seglern, die vorwiegend in den niedrigsten Größenklassen (von 50 bis 100 T.) zugenommen haben, in der Klasse von 100 bis 400 T. abgenommen und dieselbe Anzahl (16) bei Schiffsgrößen von mehr als 400 T. beibehalten haben. Die Schleppschiffe haben sich nach entgegengesetzter Richtung entwickelt: große Abnahme kleiner, beträchtliche Zunahme großer Schiffe.

War bisher zwischen Dampfern, Seglern und Schleppschiffen unterschieden, so muß diese Unterscheidung bei der Bekanntgabe der Ziffern über den Verkehr nach Herkunfts- und Bestimmungshäfen, nach einzelnen Hafengruppen und nach der Nationalität der Schiffe mit Rücksicht auf den engen Rahmen dieser kurzen Besprechung unterbleiben.

### In der Richtung Brunsbüttel—Holteneau kamen von:

deutsche Nordseehäfen		Elbehäfen		brit. Häfen		holl. Häfen		franz. Häfen		And. westl. u. südl. Häfen		Kanal- und Eiderhäfen	
Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.
1193	278 711	9479	987 406	711	415 168	722	320 014	39	22 111	139	167 605	3233	92 557

### In der Richtung Holteneau—Brunsbüttel gingen:

1416 | 319 504 | 9284 | 989 631 | 913 | 615 147 | 1403 | 803 974 | 193 | 122 645 | 100 | 61 652 | 3818 | 94 352

### In der Richtung Holteneau—Brunsbüttel kamen von:

deutsche Ostseehäfen		russ. Häfen		schwed. Häfen		norw. Häfen		dän. Häfen		Kanal- und Eiderhäfen	
Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.
7388	997 784	1546	269 302	1634	559 584	55	10 334	2436	278 456	4048	171 445

### In der Richtung Brunsbüttel—Holteneau gingen:

7233 | 946 739 | 895 | 535 515 | 869 | 276 303 | 22 | 5959 | 3098 | 345 133 | 3399 | 173 923

Nach Hafengruppen waren prozentual nach dem Raumgehalt am Verkehr beteiligt: die deutschen Nordseehäfen mit 5,68 (6,20), die Elbehäfen 18,57 (17,54), die britischen Häfen 9,77 (10,16), nieder-

ländische und belgische Häfen 10,66 (10,13), französische Häfen 1,37 (1,44), andere westl. und südl. Häfen 2,17 (2,10), deutsche Ostseehäfen 18,45 (17,61), russische Häfen 14,28 (14,67), schwedische Häfen 7,93 (8,62), norwegische Häfen 0,15 (0,27), dänische Häfen 5,92 (5,49), Kanal- und Eiderhäfen 5,05 gegen 5,77 im Vorjahre.

<sup>\*)</sup> Fortan werden, der Einfachheit halber, die vorjährigen Ziffern in Klammern ohne weitere Bemerkung den diesjährigen gegenübergestellt.

Auch der Anteil, den die einzelnen Flaggen am Verkehr gehabt haben, mag gleichfalls prozentual nach dem Raumgehalt angegeben werden. Danach war beteiligt: die deutsche Flagge mit 59,30 (59,20), belgische 0,29 (0,18), britische 8,74 (9,01), dänische 10,34 (10,17), französische 0,30 (0,09), holländische 4,49 (5,54), norwegische 3,72

(3,32), russische 6,24 (6,35), schwedische 5,68 (5,69), sonstige Flaggen 0,90 gegen 0,45 im Vorjahre.

An Gebühren hat die Kanalverwaltung Mk. 2 588 382,98 (Mk. 2 414 498,60) eingenommen. Von ihnen entfielen Mk. 1 915 751,88 auf Dampfer Mk. 361 750 auf Segler und Mk. 310 881,10 auf Schleppschiffe.

## Unser nautisches Jahrbuch.

Hierzu wird uns geschrieben:

Wie wir hören, soll bis 1907 unser *nautisches* Jahrbuch größerer Umwandlung unterzogen sein. Wir sehen in die Jahrgänge 1850—60—70—80—90—1900 und 1903 dieses Jahrbuchs und finden darin anfangs keine Änderungen, dann welche und dann Bemühungen zu vielen, die jedoch selten Besserungen bedeuten, jedenfalls das nicht im streng *nautischen* Sinne.

Das Jahrbuch ist eben und nur ein *nautisches*, es dient seit sehr langen Jahren nur *nautischem* Interesse und nicht *astronomischem*, und daher soll auch das „*Nautische*“ in ihm dem „*Astronomischen*“ durchaus vorgehen. Umgekehrt aber leuchtet es gerade aus der jetzt vorliegenden Ausgabe von 1905 = 1903 dem *Navigateur* förmlich entgegen, daß sich die *Astronomie* darin vielmehr im Vordergrund befindet als die *Nautik*, und es erscheint mindestens, als wenn bei der Ausarbeitung des Jahrbuchs die beteiligte *Nautik* mit ihren Ansichten hat zurücktreten müssen gegenüber den Ansichten der *Astronomie* p. p. Das muß aber einem *nautischen* Jahrbuch schaden und hat nicht gefördert das von 1903.

Nun sei denn wie es sei, vor 1903 hatte man von einer Neubearbeitung des Jahrbuchs erwartet, etwas der ausübenden *Nautik* durchaus entsprechendes zu erhalten. Das kam nicht zu Tage und vor 1907 ist dem auch nicht mehr abzuhelfen. Aber damit dann unser *nautisches* Jahrbuch ganz und nur dem Zweck der *Nautik* diene, möchten wir schon jetzt hier unsere *nautischen* Ansichten derbezüglich nicht zurückhalten; vielleicht gibt das auch Anlaß zu weiterer sachlicher Diskussion der wichtigen Angelegenheit. *Nautische* Zeitschriften dürften Recht und Pflicht haben, solche für die Seeschifffahrt sowohl, wie für die „*Navigation an Bord und in der Schule*“ so einschneidende Sache, wenn nötig wie hier, von *nautischem* Standpunkt aus zu behandeln.

Wir nehmen die Seiten I und II Januar des Jahrbuchs 1905 und finden:

a) Die von jedem folgenden Monat unter dem Datum: 30., 31. oder 32. vorgedruckten Reihen sind ohne Nutzen; sie verführen nur dazu, die Anzahl der Monatstage falsch zu nehmen, und sollten deshalb ersetzt werden durch den ersten Tag des

folgenden Monats, dessen Name statt des Wochentages beigedruckt werden sollte, z. B. nicht Mittwoch 32. (im Januar), sondern Febr. 1.

b) Die (gerade) Aufsteigung der *wahren* Sonne ist völlig überflüssig. Wir brauchen sie aus irgendeinem praktischen Grunde niemals in Rechnung zu nehmen. Die (gerade) Aufsteigung der *mittleren* Sonne genügt durchweg, und mit ihr entwickeln wir aus der mittleren astronomischen Ortszeit die Ortssternzeit.

c) Zur (geraden) Aufsteigung der *mittleren* Sonne werde gesetzt: stündliche Änderung =  $9^s,9$ . Das genügt, um im Kopf diese Aufsteigung für jede mittlere Greenwicher Zeit ( $9^s,9 = 10^s$  genommen und für jede 7 Stunden =  $1^s$  subtrahiert) zu interpolieren, z. B. bei m. Gr. Z. =  $10^h,6$  Ab. sind  $10,6 \times 10 = 106^s - 1 = 105^s = 1^m 55^s$  zu der dem Jahrbuch entnommenen (geraden) Aufsteigung der mittleren Sonne zu addieren. Damit können die Tafeln 3 und 4 o. w. wegfallen.

d) Die Abweichung der Sonne im *wahren* Greenwicher Mittage kann der Nautiker in See und an Land (mit ihrer Änderung für  $1^\circ$  Westlänge auf 4 Dezimalstellen genau!) ebenso völlig entbehren wie der Schifferkandidat für kleine Fahrt in der Navigationsschule. Je mehr an Bord Chronometer geführt werden, um so mehr wird in der Navigation nur mit mittlerer Greenwicher Zeit gearbeitet, und die Abweichung der Sonne im *mittleren* Greenwicher Mittage genügt und ist auch bequem für alle Rechnungsfälle der Navigation.

e) Die Spalte der mittleren Ortszeit d. Meridiandurchgangs der Sonne in Greenwich für den *Navigateur* zu nichts zu gebrauchen war auch nicht nötig zur Zeit der seligen „*Korrespondierenden*“; wer sie gerade wissen will, nimmt genau genug wie vor 1903:  $0^h 0^m 0^s \pm Z$ ; gleichung im Kopf; also belastet sie das *nautische* Jahrbuch wertlos.

f) Ob diese Jahrbuchseiten I und II aus jedem Monats und etwa erforderliche Erweiterungen, die darin gewünschten astronomischen Elemente für näher aneinander liegende Ephemeriden 24 Stunden bringen sollten, z. B. für je 12 Stunden (wie Halbmesser und Horizontal-Parallaxe des Mondes, welche aber auch für je 24 Stunden gegeben



genügen würden) oder für je 3 oder 1 Stunde, konnte mehr Geschmacks- als Bequemlichkeitssache sein, wenn nicht dadurch eine Überfüllung des Jahrbuchs und auch der einzelnen Seiten zu fürchten wäre, und deswegen glauben wir auf eine größere als die jetzt gebotene Bequemlichkeit verzichten zu können. Der vierstellige Logarithmus und die volle Minute in allen nautischen Rechnungen in See ohne Logarithmenverbesserung gestatten uns genügende Vereinfachung des Interpolierens so wie so; die Navigation in See prüft uns doch anders, als die Prüfungen in Navigation an Land das tun!

»Der Seemann«, so sagt man, »sehe im Dunkeln so gut wie ohne Licht«, aber er hat auch nur zwei Augen mit einem Sehvermögen, von dem seine Seekapazität so ganz abhängt! Daher muß ein nautisches Jahrbuch keine Überfüllung, helles Papier, großen dunkeln Druck und scharf abstechende Über- und Vorschriften, sowie prägnante Abteilungen haben. (Vergl. desbezügl. den Kleinen Naut. Almanach, Preis 1 Mk.)

g) Auf Seite III bis X jeden Monats sollten die dritten Dezimalen bei Änderung der Abweichung des Mondes für 1 Minute fortfallen, denn sie bieten eine dem Nautiker unnütze Genauigkeit. (Schlimmsten Falls kann der Fehler 0,29 werden.)

h) Von den Seiten XI und XII kann der Halbmesser der Planeten weggelassen werden. Dem Navigateur erscheinen auch die großen Planeten als Punkte — ohne Ausdehnung (Zu den Jupiters-Trabanten — Finsternissen kommen wir später).

i) Ob die Mondstrecken, deren Benutzung in See mit dem Größerwerden, den besseren Bauformen und der wachsenden Schnelligkeit der Seeschiffe, sowie mit der zunehmenden Häufigkeit der Chronometer an Bord und deren Vervollkommenung mehr steigen wird, wie schon immer die Seiten XIII bis XVIII eines jeden Monats einnehmen, oder ob sie nach »Dezember« weiter hinten für alle

Monate zusammen gedruckt werden, läuft wohl auf dasselbe hinaus. Uns scheint ihre jetzige Stelle bequemer für den nautischen Rechner in See, welcher doch sich bei dem Monat der Mondstrecke im Jahrbuch aufhält, und der bei einer Separierung nach hinten mehr blättern und sehen müßte als jetzt.

k) Was die Jupiter-Trabanten — Finsternisse (Seite 218—223) und die Sternbedeckungen (Seite 243—246), welche wir in See absolut nicht mit Nutzen beobachten können, im nautischen Jahrbuch sollen, fragen sich die Navigateure in See und an Land schon lange Jahre und wir glauben, daß auch die Astronomie des Jahrbuchs uns keinen befriedigenden Aufschluß darüber geben könnte. Also fort mit dem astronomischen Ballast!

l) Die mittleren Orte der 180 Fixsterne auf den Seiten 224—227 genügen mit den dort beigegebenen jährlichen Änderungen der Abweichungen und (geraden) Aufsteigungen dem Navigateur so vollständig, daß das ganze nachfolgende Register auf den Seiten 228—242 in Abgang gegeben werden kann. Wir möchten sogar dafür eintreten, daß jene Sterne auf den Seiten 224—227, welche unter Größe 2,5 sind, dort weggelassen werden. Sie kann doch kein Nautiker in See oder als Übung an Land (auf Navigationsschulen) beobachten, und man hat das ja auch nie nötig, denn wenn jene Fünkchen zu sehen sind, so ist das auch mit größeren Sternen in ihrer Nähe der Fall, welche dann zu beobachten doch mehr der Seepraxis entspricht und der Schulpraxis entsprechen dürfte. Wir streichen uns doch im Jahrbuch auf See, wie wir es ja auch schon in der Navigationsschule taten, die helleren 20—30 Fixsterne im Jahrbuch (Seite 224—227) an, um leichter, über die vielen Krims-Krams-Sternechen hinwegsehend, das Auge auf die größeren, helleren zu lenken, die wir allein gebrauchen. (Schluß folgt.)

## Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe\*).

Die Fahrt der russischen Ostseeflotte unter Admiral Roschjstjenski von Libau nach Ostasien wird in der Geschichte der Seekriegführung insofern stets donkwürdig bleiben, als den Russen auf der ganzen Fahrt keine im eignen Besitze befindlichen Etappenpunkte zur Verfügung standen, an welchen die Schiffe ihre Kohlenvorräte ergänzen und eingetretene Havarien an Schiffskörper und an der Maschinenanlage beseitigen konnten. Berücksichtigt man, daß der von den kleineren Schiffen der Flotte gewählte Weg durch den Suezkanal 12 500 Seemeilen beträgt, während die von dem Gros der Flotte um das Kap der guten Hoffnung zurückgelegte Strecke 16 100 Seemeilen mißt, so war diese halbe Weltumsegelung nur durchführbar, wenn der Flotte ein Tröß von Transport-, Werkstatt- und Hospital-schiffen zur Seite stand und zugleich eine ausgiebige Kohlen-

ergänzung aus vorausgeschickten Kohlendampfern sichergestellt war. Die Flotte Roschjstjenskis, bestehend aus 7 Linienschiffen, 4 großen Kreuzern, 4 kleinen Kreuzern, 5 Hilfskreuzern, 10 Torpedobooten und 14 Transportschiffen, hat in voller Zahl das Südchinesische Meer erreicht und in der Kamranbucht von neuem ihre Kohlen- und sonstigen Vorräte ergänzt und damit eine beachtenswerte Marschfähigkeit bewiesen.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die Durchführung dieses groß angelegten Aufmarsches der Ostseeflotte nur dadurch ermöglicht wurde, daß die einzelnen Etappen der Fahrt genau festgelegt und daß im besonderen für die Kohlenergänzung bestimmte Sammelplätze sowohl für die Schiffe der Flotte als auch für die gecharterten Kohlendampfer vereinbart waren. Die Kriegsschiffe konnten daher an den einzelnen Kohlenübernahmestationen auf bestimmte Kohlendampfer und bestimmte Kohlenmengen rechnen, während die Kohlendampfer selbst für praktische Kohlenübernahme-Vorrichtungen Vorsorge

\* Aus dem in den nächsten Tagen erscheinenden »Nauticus«, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1905. (Berlin, Mittler & Sohn. Preis Mk. 5,00.)

treffen konnten. Inwieweit sich die Ausrüstung der Kohlendampfer in dieser Beziehung bei der eiligen Abfertigung hat durchführen lassen und in welchem Umfange sie zur Beschleunigung der Kohlenübernahme hat beitragen können, läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Denn die aus der Presse bekannt gewordenen Einzelheiten über die Bekohlung der russischen Schiffe in der Nähe der Küste oder auf geschützten Reeden sind zu lückenhaft, um bestimmte Schlußfolgerungen zuzulassen. Es ist anzunehmen, daß die Kohlenübernahme nur beim Vorankerliegen der Kriegsschiffe erfolgte. Trotzdem muß das Bekohlen stellenweise sehr schwierig gewesen sein, wenn man berücksichtigt, daß als Ankerplätze ungeschützte offene Reeden zur Verfügung standen. Die besten Leistungen scheinen mit Temperloy-Apparaten erzielt worden zu sein, welche vermutlich von einzelnen Kriegsschiffen mitgeführt wurden und welche auch dann noch zur Zufriedenheit arbeiteten, wenn die Schiffe teilweise stark rollten. Ein Kohlenübernehmen in Fahrt scheint nicht versucht worden zu sein, obwohl nach einem Vortrage von Spencer Miller sieben Linienschiffe und zwei große Kreuzer mit seiner Marine Cableway ausgerüstet waren \*).

Die Kohlenübernahme auf See, unabhängig von einer Kohlenstation und sogar während des Marsches der Flotte, d. h. also in Fahrt, ist seit dem spanisch-amerikanischen Kriege von der amerikanischen Union ausgehend, in allen Kriegsmarinen eingehend studiert und erprobt worden. Obwohl die amerikanischen Versuche zu manchen Hoffnungen und berechtigten Erwartungen Anlaß gaben, so ist die Bekohlung auf See trotz der gewaltigen Fortschritte, welche auf dem Gebiet der Transporteinrichtungen und Hebezeuge seit Einführung des elektrischen Antriebes zu verzeichnen sind, bis jetzt noch Stückwerk geblieben. Hat sich doch noch keine Marineverwaltung dazu entschließen können, ein bestimmtes System der Kohlenübernahme einzuführen, denn die Bestellung von Spencer Miller'schen Seilbahnen für die russische Ostseeflotte kann nur als Notbehelf angesehen werden, zumal die Versuche eines solchen Apparats auf dem Linienschiff »Retwisan« bei Ausbruch des Krieges noch nicht abgeschlossen waren. Der Apparat wurde daher vor der Ausreise des »Retwisan« nach Port Arthur von Bord genommen und für weitere Versuche auf dem Transportdampfer »Kamschatka« untergebracht. Immerhin lassen die Versuche, welche anfangs in Nordamerika, dann in England und Deutschland mit Bekohlungseinrichtungen auf hoher See und in Fahrt gemacht worden sind, allerhand Schlüsse ziehen, welche uns einer endgültigen Lösung dieser Frage näher bringen dürften.

Bei der Bekohlung der Kriegsschiffe auf See kommen nur Kohlendampfer in Frage, und zwar Schiffe, welche nicht allein eine ausreichende Kohlenladung mitführen können, sondern auch eine genügende Verbandstärke und Seefähigkeit besitzen müssen. Eine Hauptschwierigkeit beim Bekohlen auf See bieten die teilweise heftig auftretenden Stampf- und Rollbewegungen der beiden für den Kohlentransport zu verbindenden Schiffe. Die Verbindung vermittelt zunächst eine Schlepptrasse, und zwar derart, daß das eine Schiff das andere in genügendem Abstände längsseit oder achteraus schleppt. Da bei Dünung und Seegang in der Atlantik ein Schleppen längsseit mit mäßigem Abstand der Schiffe voneinander bedenklich erschien, anderseits jedoch das Bekohlen unter allen Wetterverhältnissen und in Fahrt anzustreben war, schlug zuerst der Naval Constructor Woodward der amerikanischen Marine vor, eine Kohlenüber-

nahme beim Schleppen des Kohlenschiffes achteraus zu versuchen.

Demontsprechend wurde im Jahre 1899 auf dem Linienschiff »Massachusetts« eine Bekohlungseinrichtung erprobt, welche von dem Ingenieur Spencer Miller durchkonstruiert und von der Lidgorwood Manufacturing Comp. in New York, welche Firma in dem Bau von Drahtseilbahnen einen Weltrenomee genießt, geliefert war. Diese Vorrichtung, welche unter dem Namen »Marine Cableway« durch den Erfinder in zwei Vorträgen vor der Society of Naval Architects and Marine Engineers bekannt gegeben wurde\*\*), benutzte als Fördermittel eine Drahtseilbahn, welche zwischen dem Großmast des schleppenden Linienschiffes und dem Fockmast des geschleppten Kohlendampfers ausgespannt ist. Neben dieser Drahtseilbahn waren die Schiffe durch eine Schlepptrasse in einem Abstände von 90 bis 120 m verbunden, welche vornehmlich den Zug des zu schleppenden Kohlendampfers aufzunehmen hatte. Um die Drahtseilbahn beim Stampfen der Schiffe und beim Aufkommen des Kohlendampfers steif und doch nachgiebig zu erhalten, war die Seilbahn am Fockmast nur über eine Rolle geführt und nach hinten über den Großmast zu einem hinter dem Kohlendampfer im Wasser nachschleppenden Treibanker aus Segeltuch geführt, welcher der Fahrtgeschwindigkeit entsprechend auf einen bestimmten Durchmesser eingestellt werden konnte. Die auf der Seilbahn entlang rollende Transportkatze wurde durch zwei auf dem Kriegsschiff an Deck aufgestellte Dampfwinden von dem Fockmast des Kohlendampfers nach dem Großmast des Linienschiffes belastet hinübergezogen, indem die eine Winde mittels festgebremster Trommel die Laufkatze zum Kriegsschiff hinholte, wobei die Trommel der anderen Winde das führende Seilende unter Spannung durch Lösen der Bremskupplung ablaufen ließ. Nach Abgabe der Last wurde die Katze zurückgezogen, indem die Trommel der zweiten Winde durch Festbremsen auf der Welle das Laufseil aufwickelte und die Trommel der ersten Winde durch Lösen der Bremse das Seil unter Spannung fierte. Die Kohlenstücke wurden auf dem Kohlendampfer durch eine besondere Winde bis zum Mars des Fockmastes gehiebt und immer zwei bis vier Säcke durch einen dort stationierten Matrosen an die Laufkatze angehängt. Auf dem Kriegsschiff wurden dann die Säcke durch Anprallen der Laufkatze an einen Rock detachiert und durch einen Segeltuchtrichter an Deck geleitet. Bei einer Belastung der Katze mit 1000 kg und einer Laufgeschwindigkeit von 900 m in der Minute wurden bei den ersten Versuchen 20 Tonnen Kohlen in der Stunde gefördert. Dieses verhältnismäßig geringe Förderungsquantum kommt jedoch dem Kriegsschiff zur Auffüllung des Kohlenvorrats nicht ganz zugute, da dasselbe beim Schleppen des Kohlendampfers mit 6 bis 8 Knoten Geschwindigkeit und für den Betrieb der Winden, die für die Bekohlung allein, etwa 5 Tonnen Kohlen verbrauchen muß; es verbleiben demnach als Kohlenzuwachs nur 15 Tonnen ein Quantum, welches für den Kriegsfall vollkommen unzulänglich ist. Eine Erhöhung der Leistung muß angestrebt werden.

Als daher die englische Admiralität im Jahre 1900 auf Heranziehung der Temperley Transporter Comp. eine Marine Cableway von Spencer Miller in Bestellung gab, wurde bei einer Entfernung von 120 m zwischen Kriegsschiff und Kohlendampfer eine Leistung von 40 Tonnen pro Stunde veranschrieben. An Stelle des Treibankers wurde eine dritte Winde zum Bekohlen ständig laufende Dampfwinden auf dem Kriegsschiff aufgestellt, deren mit Bremskupplung versehene Trommel das Tragseil steif hielt, derart, daß letztere aufgewickelt wurde, sobald der Zug desselben unter 5 bis 6 Tonnen blieb, und wenn es lose kam, oder es mit Hilfe der Bremskupplung schlappen ließ, sobald der Zug des Seils 5 bis 6 Tonnen überstieg, d. h. wenn es steif kam. Auch die Winden für das Laufseil wurden derart geändert, daß die eine durch Ver-

\*) Spencer Miller. Coaling Warships at sea. Recent Developments Society of Naval Architects and Marine Engineers. Nov. 1904.

\*\*) Society of Naval Architects and Marine Engineers 1899 und 1900 William H. Beehler. Kohlenübernahme auf See. Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1902.

rückwärtsgang die Laufkatze hin und herzog, während die andere bei Umlauf in einer Richtung mit Hilfe einer mit Bandskupplung versehenen Trommel das Laufseil in Spannung hielt. Die Belastung und Geschwindigkeit der Laufkatze war dieselbe geblieben. Bei der Ankunft der Katze auf dem Achterdeck des Kriegsschiffes wurde die Seilbahn nach Deck zu geleitet und die Last von der Laufkatze gelöst, während die zurückkehrende Katze die leeren Säcke mitnahm. Die Hin- und Rückfahrt der Katze dauerte 50 Sekunden, so daß man mit einer Förderung von 60 Tonnen in der Stunde rechnen konnte,

wenn das An- und Abhaken der Säcke glatt vonstatten ging. Erst im Februar 1902, d. h. anderthalb Jahre nach Bestellung des Apparates, fanden die ersten Versuche in See zwischen dem Linienschiff »Trafalgar« und dem Kohlendampfer »Muriel«, von 3000 Tonnen Kohlenfassungsvermögen, statt. Das Herübergeben der Schlepptrasse, der Seilbahn mit Zubehör sowie das Aufklappen erforderte 1 1/4 Stunden; es wurden dann in der Stunde 30 Tonnen übergeben. Das Abrüsten der Seilbahn erforderte 1/2 Stunde.

(Fortsetzung folgt.)

## Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe\*).

(1. Januar 1904.)

Die Statistik unterscheidet zwischen Kauffahrtei- und Handelschiffen. Zur ersteren Kategorie zählen alle Schiffe, die das Recht zum Führen der Deutschen Handelsflagge haben, in der zweiten sind alle Schiffe ausgeschieden, so wie Fischer-, Lotsen-, Schlepp- und Bergungsfahrzeuge zur Beförderung von Gütern und Personen nicht bestimmt sind. Ein übersichtliches Bild der Entwicklung beider Arten gibt die folgende Gegenüberstellung: Es waren insgesamt vorhanden:

1875...	4602	Schiffe mit	1 068 383	R.-T. Netto
1880...	4777	„	1 171 286	„
1885...	4257	„	1 294 288	„
1890...	3594	„	1 320 721	„
1895...	3065	„	1 553 902	„
1899...	3713	„	1 639 552	„
1900...	3759	„	1 737 798	„
1901...	3883	„	1 941 645	„
1902...	3959	„	2 093 033	„
1903...	4045	„	2 203 804	„
1904...	4156	„	2 322 045	„

Hiervon waren eigentliche Handelschiffe:

1875...	4562	Schiffe mit	1 066 900	R.-T. Netto
1880...	4718	„	1 169 211	„
1885...	4177	„	1 291 391	„
1890...	3470	„	1 314 732	„
1895...	3266	„	1 537 334	„
1899...	3151	„	1 619 229	„
1900...	3173	„	1 717 393	„
1901...	3288	„	1 920 822	„
1902...	3362	„	2 072 524	„
1903...	3421	„	2 181 591	„
1904...	3493	„	2 295 824	„

Seit den Jahren 1875 und 1880 ist demnach die Zahl der deutschen Kauffahrteischiffe recht erheblich zurückgegangen. Von 1890 bis 1899 ist die Gesamtzahl dieser Schiffe wieder etwas gestiegen, wogegen die Zahl der eigentlichen Handelschiffe weiter abgenommen hat. Dieses Verhältnis erklärt sich

durch die in diesem Zeitraum erfolgte starke Vermehrung der Fischerfahrzeuge, von welchen im Jahre 1890 nur 65, 1899 dagegen bereits 399 in die Schiffsregister eingetragen waren. Seit 1899 stieg die Zahl auch der eigentlichen Handelschiffe dann wieder langsam aber stetig bis zum 1. Januar 1904 infolge einer sehr regen Tätigkeit im Schiffbau. Vergleicht man die Zahlen für 1904 mit denen der weiter zurückliegenden Jahre, so berechnet sich die Verminderung in der Zahl der Schiffe für alle Kauffahrteischiffe gegen 1875 auf 446 Schiffe (9,7 pZt.) gegen 1880 auf 621 Schiffe (13,0 pZt.) und gegen 1885 auf 101 Schiffe (2,4 pZt.), während gegen 1890, 1895, 1899 und 1903 die Schiffszahl Steigerungen um 562, 491, 443 und 111 Schiffe (15,6 pZt., 13,4 pZt., 11,9 pZt. und 2,7 pZt.) erfahren hat. Für die eigentliche Handelsflotte stellt sich die Abnahme gegen 1875 auf 1069 Schiffe (23,4 pZt.), gegen 1880 auf 1225 Schiffe (26,0 pZt.) und gegen 1885 auf 684 Schiffe (16,4 pZt.), die Zunahme gegen 1890, 1895, 1899 und 1903 auf 23, 227, 342 und 72 Schiffe (0,7 pZt., 7 pZt., 10,9 pZt. und 2,1 pZt.)

Im Gegensatz zur Zahl ist der Raumgehalt der Schiffe in stetigem Anwachsen begriffen. Die Zunahme des Raumgehalts der gesamten Kauffahrteiflotte bezifferte sich 1904 gegen 1875 auf 1 253 662 R.-T. Netto (117,3 pZt.) gegen 1880 auf 1 150 759 Reg.-Tons Netto (98,2 pZt.) gegen 1885, 1890 und 1895 auf 1 027 757, 1 001 324 und 768 143 Reg.-Tons Netto (79,4 pZt., 75,8 pZt. und 49,4 pZt.); gegen 1899 und 1903 hat der Bruttoreumgehalt eine Vermehrung um 1 153 962 R.-T. (49,8 pZt.) und 205 730 Reg.-Tons (6,3 pZt.) erfahren, der Netto-Raumgehalt um 682 493 Reg.-Tons (41,6 pZt.) und 118 241 Reg.-Tons (5,4 pZt.)

Für die eigentliche Handelsflotte beträgt die Steigerung gegen 1875 1 228 924 Reg.-Tons Netto (115,2 pZt.) gegen 1880,

\*) Der Band 160 der Statistik des Deutschen Reiches, herausgegeben vom Kaiserl. Statistischen Amt, ist erschienen und enthält eine Fülle bedeutsamen Materials für nautische Leser. Der auch von uns schon wiederholt gegenüber diesen nützlichen Angaben erhobene Einwand, daß sie sich auf eine recht weit zurückliegende Periode beziehen und daß deshalb ihr Inhalt in seinen wesentlichsten Grundzügen bereits, und auch nur bruchweise, bekannt geworden ist, halten wir jetzt aufrecht, ohne damit aber in den Ruf derer einzutreten, die diesen zahlenmäßigen Daten einen bedeutsamen Wert absprechen. Neben wir die Abhandlungen über »Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Januar 1904«, »Schiffsunfälle an der deutschen Küste in 1903«, »Vergleichen (Verluste) deutscher Seeschiffe in 1902 und 03«, »Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen für 1903«, »Reisen deutscher Schiffe in 1903«. Ist auch ein wesentlicher Teil der Angaben, wie sie in diesen Aufsätzen zahlenmäßig zum Ausdruck kommen, schon aus Veröffentlichungen einzelner Hafenbehörden, der Strandämter, der deutschen Konsulate etc. durch die Tagespresse bekannt geworden, so sind diese Mitteilungen, weil sie systemlos veröffentlicht wurden, verstreut erschienen, daß von einem Überblick über ihre Bedeutung und ihren Zusammenhang natürlich gar nicht die Rede sein kann. Man hat diese oder jene Ziffer gelesen und ihr jeweilig Interesse entgegengebracht, ihre Verwertung ist

aber meistens unterblieben, weil man entweder nicht wußte, wann wieder neues Material bekannt wurde oder weil man auch vielleicht Grund hatte, die Zuverlässigkeit dieser oder jener Angaben anzuzweifeln. Schließlich eigneten sich auch nicht alle statistischen Daten zu Vergleichszwecken, da sie nicht auf einheitlicher Grundlage aufgebaut waren. So gibt die eine Stadtbehörde den Raumgehalt ihrer Schiffe und ihres Schiffsverkehrs in Register-Tons (daranter noch unterschiedlich Brutto oder Netto), die andere in Kubikmetern an. Die Minimalgrenze angeführter Schiffsgrößen ist bei der einen höher bzw. niedriger als bei der anderen. Und so läßt sich noch eine ganze Anzahl Gründe zum Beweis dafür anführen, daß diese in der Tagespresse verstreut bekannt gewordenen Ziffern zwar eine unterhaltsame Lektüre waren, zur Belehrung aber ebenso ungeeignet sind, wie zur Verwertung von irgendwelchen Schlussfolgerungen. Die angeführten Abhandlungen des Kaiserlich Statistischen Amtes sind nun aber nicht allein von jenen Mängeln frei, sie enthalten auch eine große Menge Materials, das überhaupt noch nicht veröffentlicht ist, und ihr nicht geringster Vorzug besteht in der Bekanntgabe und Gegenüberstellung von Angaben aus früheren Jahren. Aus allen diesen Gründen, und weil es bleibenden Wert hat, benutzen wir, wie in früheren Jahren, auch diesmal gerne das Material des Kaiserl. Statistischen Amtes als ein Mittel zur Belehrung für die Leser. D. R.



1885, 1890 und 1895 1 126 613, 1 004 433, 981 092 und 758 490 Reg.-Tons Netto (96,4 pZt., 77,8 pZt., 74,6 pZt. und 49,3 pZt.) Gegen 1890 hat sich der Brutto-Raumgehalt dieser Schiffe um 1 133 861 Reg.-Tons (49,9 pZt.), der Nettorraumgehalt um 676 595 Reg.-Tons (41,8 pZt.), gegen 1903 um 196 902 Reg.-Tons (6,1 pZt.) und 114 233 Reg.-Tons (5,2 pZt.) gehoben.

Ebe wir uns ausschließlich den hier als Handelsschiffe charakterisierten Fahrzeugen zuwenden, bemerken wir, daß von den anderen ihrem Erwerb nach bezeichneten Schiffsgattungen am 1. Januar 1904 entfielen: auf Fischerfahrzeuge 66,8 pZt. nach der Zahl und 60,3 pZt. nach dem Raumgehalt, auf Fischtransportfahrzeuge 4,7 pZt. und 1,3 pZt., auf Lotsenfahrzeuge 1,5 pZt. und 1,2 pZt., auf Schlepp- und Bergungsdampfer 25,5 pZt. und 27,0 pZt. und auf sonstige Fahrzeuge 1,5 pZt. und 10,2 pZt.

Unterschieden nach Dampfern, Seglern und Seeleichtern (Hierfür braucht die Statistik den zu Mißverständnissen Anlaß gebenden Ausdruck »Schleppschiffe«, worunter im Sprachgebrauch Schleppdampfer verstanden werden) haben von 1875 bis 1890 die Segler und Seeleichter zusammen — sie wurden in früheren Jahren nicht getrennt nachgewiesen — eine bedeutende Abnahme erfahren. Nämlich um 1524 Schiffe (35,4 pZt.) und 175 575 Reg.-Tons Netto (20,0 pZt.). Die eigentlichen Segelschiffe zeigen nach der Zahl auch weiterhin, mit Ausnahme des letzten Jahres, einen Rückgang, welcher sich für den 1. Januar 1904 gegen 1890 auf 445 Schiffe (10,5 pZt.), gegen 1895 auf 237 Schiffe (9,5 pZt.) und gegen 1899 auf 60 Schiffe (2,6 pZt.) beläuft, wogegen sich gegen 1903 eine Zunahme um 26 Schiffe (1,2 pZt.) ergeben hat. Die Abnahme des Nettorraumgehalts, welche sich auch auf das zuletzt nachgewiesene Jahr erstreckt, beträgt gegen 1890 190 807 Reg.-Tons (27,7 pZt.), gegen 1895 133 899 Reg.-Tons (21,2 pZt.), gegen 1899 58 598 Reg.-Tons (10,5 pZt.) und gegen 1903 895 Reg.-Tons (0,2 pZt.).

Dagegen haben die Seeleichter eine Zunahme erfahren, welche sich 1904 verglichen mit 1890 auf 200 Schiffe (263,2 pZt.), mit 1895 auf 149 Schiffe (117,3 pZt.), mit 1899 auf 104 Schiffe (60,5 pZt.) und mit 1903 auf 8 Schiffe (3,0 pZt.) stellt; nach dem Nettorraumgehalt beziffert sie sich gegen 1890 auf 70 352 Reg.-Tons (488,7 pZt.), gegen 1895 auf 55 398 Reg.-Tons (188,7 pZt.), gegen 1899 auf 39 792 Reg.-Tons (88,5 pZt.) und gegen 1903 auf 1885 Reg.-Tons (2,3 pZt.).

Diese zahlenmäßigen Angaben zeigen eine außerordentliche Entwicklung der Seeleichterflotte. Sie wird Diejenigen in ihrem Glauben bestärken, welche im Seeleichter das Seetransportmittel der Zukunft für die Küstenfahrt und den gefährlichsten Gegner der Tramps sehen. Diese starke Zunahme ist auf die günstigen Betriebsergebnisse zurückzuführen, welche mit derartigen Fahrzeugen erzielt werden, sowie auf den vermehrten Güteraustausch zwischen den Elb- und Weserhäfen. Ferner hat sich unter Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals ein reger Schleppverkehr von Leichterfahrzeugen zwischen Nordsee- und Ostseehäfen, so z. B. zwischen Hamburg und Rostock, zwischen Danzig und den preußischen Rheinhäfen, in einzelnen Fällen sogar zwischen schwedischen Häfen am bottnischen Meerbusen und Rotterdam entwickelt. Auch die Herstellung des Dortmund-Ems-Kanals ist für diese Schiffe von Vorteil gewesen, da ihr im Verhältnis zur Ladefähigkeit geringer Tiefgang ein Hinaufschleppen bis zu den Kohlenbezirken Westfalens gestattet und dadurch die Zuführung deutscher Kohlen zu den Nordsee- und Ostseehäfen auf dem billigen Wasserwege ohne Umladung ermöglicht. Von diesen Fahrzeugen haben die mit Masten versehenen größeren, welche sich für weitere Reisen besonders eignen, die beträchtlichste Vermehrung zu verzeichnen (um 140,3 pZt. nach der Zahl und 222,5 pZt. nach dem Raumgehalt), während die ohne Masten nur um 15,5 pZt. nach der Zahl und um 28,3 pZt. nach dem Raumgehalt sich gehoben

haben und zwar, wie aus dem stärkeren Wachstum des Raumgehalts hervorgeht, namentlich durch Hinzutritt von Schiffen größerer Abmessungen.

Die Steigerung des Dampferbestandes beträgt nach der Zahl seit 1875 1323 Schiffe (442,5 pZt.), seit 1880 1248 Schiffe (333,7 pZt.), seit 1885 972 Schiffe (149,5 pZt.), seit 1890 807 Schiffe (99,9 pZt.), seit 1895, 1899 und 1903 579 Schiffe (55,5 pZt.), 399 Schiffe (32,6 pZt.) und 77 Schiffe (5,0 pZt.) nach dem Raumgehalt seit 1875 1 549 692 R.-T. (815,6 pZt.), seit 1880 1 543 347 R.-T. (786,0 pZt.), seit 1885 1 325 747 R.-T. (320,3 pZt.), seit 1890 1 121 779 R.-T. (181,5 pZt.), seit 1895, 1899 und 1903 846 644, 701 299 und 117 251 R.-T. (67,5 und 7,2 pZt.).

Nach den einzelnen Küstenstrecken geordnet zeigt die Entwicklung der drei Klassen Segler, Seeleichter und Dampfer folgendes Bild:

Der Bestand an Segelschiffen zeigt in den meisten Küstenstrecken gegen 1899 eine Abnahme, welche verhältnismäßig am bedeutendsten in Mecklenburg ist, wo sie für die Schiffezahl 78,0 pZt. und für den Brutoraumgehalt 83,8 pZt. beträgt; es folgen dann — nach der Abnahme des Raumgehalts geordnet — Pommern (18,7 und 42,6 pZt.), das preussische Rheingebiet (25,0 und 34,2 pZt.), Oldenburg (10,1 und 29,2 pZt.), Bremen (8,2 und 14,1 pZt.), der westliche Teil von Hannover (9,3 und 12,4 pZt.) und das Ostseegebiet von Schleswig-Holstein (0,8 und 8,6 pZt.). Eine Verminderung des Raumgehalts bei gleichzeitiger Zunahme der Schiffszahl hat stattgefunden in Westpreußen (+ 62,5 und — 74,0 pZt.), in Ostpreußen (+ 20,0 und — 48,8 pZt.) und im Nordseegebiet von Schleswig-Holstein (+ 3,5 pZt. und — 8,4 pZt.). Ein Anwachsen nach Zahl und Raumgehalt haben nur das Elb- und Wesergebiet von Hannover und Hamburg aufzuweisen, ersteres um 6,3 und 13,8 pZt., letztere um 9,7 und 13,6 pZt. Lübeck hat auch das letzte Segelschiff, welches die Stadt im Jahre 1899 noch besaß, durch Verkauf abgegeben.

Über eine erhebliche Anzahl von Seeleichtern verfügt nur die Gebiete Bremen und Hamburg, in geringem Maße auch solche Fahrzeuge im Nordseegebiet und im Ostseegebiet von Schleswig-Holstein zu finden. Auch Westfalen, dem durch den Dortmund-Ems-Kanal der direkte Zugang zum Meer eröffnet worden ist, hat seit dem 1. Januar 1901 einen Bestand von drei in See gehenden Seeleichtern zu verzeichnen; im östlichen Teil von Hannover und in Pommern sind je zwei, im westlichen Teil von Hannover, in Ostpreußen, Lübeck und Oldenburg ist je eines dieser Schiffe vorhanden. Die Zunahme nach Zahl und Raumgehalt beträgt gegen 1899 für das Ostseegebiet von Schleswig-Holstein 300,0 und 425,4 pZt., für Hamburg 70,5 und 133,4 pZt., für das Nordseegebiet von Schleswig-Holstein 88,9 und 75,7 pZt. und für Bremen 37,5 und 59,4 pZt.

Von der gesamten Dampferflotte gehören fast  $\frac{2}{3}$  der Schiffe und über die Hälfte des Raumgehalts zum Gebiet von Hamburg; ihm am nächsten kommt Bremen, und obwohl dieses nur  $\frac{1}{10}$  der Schiffe und etwas mehr als die Hälfte des Raumgehalts der im Hamburger Staatsgebiet beheimateten Dampfer verfügt, so steht es mit diesem Besitzstande dem der übrigen Küstenstrecken doch noch weit voran. Sowohl nach der Zahl als auch nach dem Raumgehalt schließen sich an das Ostseegebiet von Schleswig-Holstein und die Provinz Pommern. Fast in allen Küstengebieten hat der Dampferbestand eine wesentliche Zunahme erfahren, die im Verhältnis zu dem Bestand des Jahres 1899 am stärksten ist in Lübeck (84,6 pZt. nach der Zahl und 317,1 pZt. nach dem Raumgehalt), sodann in Oldenburg (27,8 und 147,3 pZt.), in Hamburg (51,0 und 84,6 pZt.), Bremen (40,2 und 67,8 pZt.), im Nordseegebiet von Schleswig-Holstein (38,9 und 48,7 pZt.) und in Pommern (9,7 und 31,5 pZt.).

Werden die Segelschiffe — bei den Seeleichtern ist darauf hingewiesen — nach Gattung und Bauart unterschieden, dann zeigt sich eine beträchtliche Vermehrung (um 47,2 pZt.)

7,3 pZt.) bei Schiffen mit mehr als drei Masten, da sie bei großer Ladefähigkeit verhältnismäßig geringe Besatzungen und Betriebskosten erfordern, so daß ihre Verwendung auf weiten Reisen und für Ladungen, deren Beförderung nicht an einen bestimmten Zeitraum gebunden ist, sich im Vergleich mit den Dampfern noch als lohnend erweist.

Einen sehr starken Rückgang (um 35,8 und 25,5 pZt.) haben dagegen die dreimastigen Schiffe erlitten, bei denen sämtliche Gattungen Abnahmen zeigen, die stärkste die Schonerbarken und dreimastigen Schoner (um 48,5 und 61,1 pZt.), demnächst die Barken (um 37,8 und 27,1 pZt.), die geringste die Vollschiffe (um 28,4 und 21,7 pZt.) (Schluß folgt.)

Hamburgs Seeschifffahrt vom 1. Januar bis Ende Juni.

(Nach Angaben des Handelsstatistischen Bureaus.)

Angekommene Seeschiffe:

Im Jahre	Überhaupt*)		Dampfschiffe		Segelschiffe	
	(Dampf- und Segelschiffe)					
	Schiffe	Reg.-Tons Netto	Schiffe	Reg.-Tons Netto	Schiffe	Reg.-Tons Netto
1900	6 219	ca. 3 940 641	4 393	ca. 3 504 252	1 826	ca. 436 389
1901	6 025	„ 4 159 281	4 226	„ 3 702 007	1 799	„ 457 274
1902	6 401	„ 4 318 541	4 379	„ 3 843 327	2 022	„ 475 214
1903	6 671	„ 4 390 461	4 517	„ 3 964 012	2 124	„ 426 449
1904	7 167	„ 4 794 734	4 751	„ 4 277 954	2 416	„ 516 780
1905	7 190	„ 5 097 809	4 973	„ 4 593 440	2 217	„ 504 369

Abgegangene Schiffe:

Im Jahre	Überhaupt		Dampfschiffe		Segelschiffe	
	(Dampf- und Segelschiffe)					
	Schiffe	Reg.-Tons Netto	Schiffe	Reg.-Tons Netto	Schiffe	Reg.-Tons Netto
1900	6 201	ca. 3 970 592	4 405	ca. 3 536 420	1 796	ca. 434 172
1901	5 930	„ 4 092 802	4 201	„ 3 667 598	1 729	„ 425 204
1902	6 343	„ 4 278 579	4 364	„ 3 812 209	1 979	„ 466 370
1903	6 624	„ 4 442 739	4 538	„ 4 004 819	2 086	„ 437 920
1904	7 094	„ 4 784 154	4 735	„ 4 286 281	2 359	„ 497 873
1905	7 152	„ 5 099 013	4 996	„ 4 593 502	2 156	„ 505 511

\*) Anßerdem sind nicht zu Handelszwecken angekommen: 1903: 12 Schiffe mit ca. 12 010 Reg.-Tons Netto; 1904: 17 Schiffe mit ca. 19 476 Reg.-Tons Netto; 1905: 9 Schiffe mit ca. 10 390 Reg.-Tons Netto.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Der für die Firma H. & J. Diekmann, Hamburg, auf der W. von Janssen & Schmilinsky, Hamburg, im Bau befindliche Schleppdampfer „Adler“ wurde glücklich zu Wasser gelassen. Der Neubau mißt: 47×13×7“. Er erhält eine Compoundmaschine von 75 ind. Pf.

**Filiale des „Vulkan“ an der Unterelbe.** In Aktionärskreisen der Stettiner Maschinenbau A.-G. findet das Projekt der Verwaltung, an der Unterelbe eine eigene Schiffswerft zu errichten, immer mehr Freunde. Die Bedingungen, welche Hamburg dem neuen Unternehmen stellen würde, seien außerordentlich günstig. Von einer Pacht für das Land, auf welchem das Etablissement errichtet werden soll, könne eigentlich kaum die Rede sein. Es würde sich vielmehr, wie der „Berl. Börsen-Zeitung“ schreibt, darum handeln, daß der hamburgische Staat große Kai- und Kanalbauten auf dem in Frage kommenden Terrain ausführt, welches alsdann der neuen Werft gegen eine sehr mäßige Verzinsung der dafür aufgewendeten Kosten zur Verfügung gestellt werde. Ein derartiges Abkommen sei im Prinzip mit der Finanzkommission der Stadt Hamburg erörtert worden und würde gegebenenfalls der Bestätigung seitens des Rates bedürfen. Angesichts der günstigen Verhältnisse könne es nicht überraschen, daß sich in letzter Zeit bereits anderartige Reflektanten für das Terrain gemeldet haben. Doch ist anzunehmen, daß bei der gegenwärtig in Aktionärskreisen des „Vulkan“ herrschenden Strömung die Pläne der Verwaltung, welche eine sehr solide Grundlage haben, in nicht zu ferner Zeit zur Durchführung gelangen.

Maritime Rundschau.

Deutschland.

Eine an die „Neue Hbg. Börsenhalle“ aus Reederkreisen gerichtete Zuschrift führt bittere Klage über den Arbeitermangel in Emden, über eine Erscheinung, die zur Kalamität bei größerem Dampferandrang wird. Den Reedern wird geraten, bei Charterabschlüssen die beregten Verhältnisse zu berücksichtigen.

Der Kaiser Wilhelm-Kanal ist für Verkehrszwecke gesperrt: a) für Schiffe, die von der Elbe nach Holtenau bestimmt sind, vom 11. Juli, abends 8 Uhr bis 12. Juli gegen abends 9 Uhr; b) für Schiffe, die von der Elbe nach den Obereiderseen bestimmt sind, vom 11. Jul, abends 11 Uhr bis 12. Juli gegen abends 9 Uhr; c) für Schiffe, die von Holtenau nach Westen bestimmt sind, am 12. Juli von früh 5 Uhr bis gegen vormittags 10 Uhr.

Ein tödtlicher Unfall, entstanden durch Absturz von der Nock der Oberbrammer, gibt dem Seeamt zu Lübeck zu folgender Stellungnahme Anlaß: „Die Einrichtung, daß die Raanpferde ihre Befestigung an den Raanocken nicht selbstständig, sondern zugleich durch die zu anderen Befestigungen dienenden Schäkel erhalten, ist mangelhaft.“

Ausland.

Im englischen Oberhause erklärte der Minister des Äußern, veranlaßt durch eine Interpellation über die Stellungnahme der Regierung zu der zum September in Aussicht genommenen diplomatischen Konferenz über Kollisions- und

Borgungsrecht, daß England in irgend einer Form regierungsseitig an der Brüsseler Tagung vertreten sein werde.

Nachdem der Oberingenieur der Panama-Kanalbauten von seinem Posten zurückgetreten ist und eine ihm durch interessierte Finanzkreise besser dotierte Stellung in New-York angenommen hat, ist die Verwirklichung des Kanalprojekts in unbestimmte Ferne gerückt, zumal sich auch technische Schwierigkeiten von bedeutender Tragweite geltend gemacht haben.

Der Schiffsverkehr in Rotterdam ist im 1. Halbjahr um 471 Schiffe mit 373 710 R.-T. gegen die gleiche Zeit im Vorjahre gestiegen.

Im Laufe des Sommers sollen die englischen Feuerschiffe von East Goodwin, South Goodwin, Cross Sand, Gull, Tongue und Sunk mit Einrichtungen für drahtlose Telegraphie (System Marconi) versehen werden.

Es wird bekannt, daß der Vorstand der Seeschiffahrts-Abteilung im österreichischen Handelsministerium mit Vertretern der dalmatinischen Reedereien über einen Zusammenschluß sämtlicher österreichischer Reedereien Verhandlungen gepflogen hat. Als Kapital für die neuzuschaffende Gesellschaft sind 8 bis 10 Mill. Kr. in Aussicht genommen. Die Finanzierung soll von der Österreichischen Creditanstalt besorgt werden.

Die Fusionierung der italienischen Schiffahrtsgesellschaften »Italia« mit der »Navigazione Generale Italiana« ist dadurch erfolgt, daß die »Italiana« für 5 Millionen Lire Aktien der »Italia« erworben hat. Die Verhandlungen wurden zwischen Generaldirektor Ballio und Vincenzo Flaria und Agostino Crespini als Vertreter der »Italia« geführt.

Die Stadt Antwerpen veranstaltet vom 13. August bis 1. Oktober d. J. eine retrospektive maritime Ausstellung. Dieselbe soll Modelle alter und moderner Schiffstypen, alte nautische Instrumente, Seekarten, Hafenpläne, Leuchttürme und Signale usw., sowie Reproduktionen alter Schiffe, von Seekämpfen usw. umfassen. In Ermangelung von Schiffsmodellen werden auch Photographien zugelassen. Im Organisationskomitee sind die belgischen Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten, der Eisenbahnen (auch für das Seewesen kompetent) und des Innern vertreten. (»Schiffbau«.)

Die argentinische Deputiertenkammer hat Anfang Juni ein von der Regierung vorgeschlagenes Projekt angenommen, wonach 1 100 000 \$ Gold zur Wiederherstellung der Darsena Norte des Hafens von Buenos Aires und für Verbesserungen im Hafen von La Plata ausgeworfen wurden.

## Vermischtes.

Mit den Ursachen des Unterganges des dänischen Schulschiffes »Georg Stage« beschäftigt sich die dänische Presse, indem sie einen Bericht über die Vernehmung der an der Kollision beteiligten Navigatoren vor dem Kopenhagener See- und Handelsgericht abdruckt. Merkwürdigerweise ohne Kommentar, obgleich sich ein solcher förmlich aufdrängt. Was geht aus dem Zeugenmaterial hervor? Zunächst eine allgemein bekannte Erscheinung bei Kollisionsprozessen: widerspruchsvolle Aussagen über die veränderte Lage der Positionslampen kurz vor der Katastrophe. Der Engländer, der die rote Lampe des dänischen Seglers einen halben Strich an

Backbord längere Zeit vor der Kollision beobachtet und daraufhin dem Ruderer Befehl gegeben hat, das Schiff nicht nach links ausschleeren zu lassen, wird plötzlich, aber zu einer Zeit das grüne Licht gewahrt, als es zu spät ist. Dieselbe Wahrnehmung haben Führer und Steuermann des Seglers gemacht. Wären beide Schiffe in Bezug auf die Ausweichregeln einander gleichberechtigt, dann wäre wahrscheinlich der Segler der schuldige Teil, mindestens müßte aber untersucht werden, wer von ihnen zuerst eine Kursänderung vorgenommen hat. Die Prämisse trifft jedoch nicht zu, hatte der Segler doch unbedingtes Wegerecht. Und der Dampfer war unter allen Umständen der zum Ausweichen Verpflichtete. Um so mehr, als er, wie übereinstimmend vom Dampferpersonal ausgesagt wurde, die rote Lampe des Seglers längere Zeit vor der Kollision in einer Peilung wahrnahm, die bei gegenseitiger Annäherung der Schiffe gefahrvoll werden mußte. Was ist ein halber Strich?! Das geringste Gierren — und es wird niemals aus — und die grüne Lampe des Dampfers wurde dem Segler sichtbar. Was sollte dieser nun machen? Durchaus richtig hat der Seglerführer in diesem Zeitmoment gehandelt, wenn er (Art. 21) den Kurs beibehielt und erst im letzten Augenblick von den Bestimmungen des Art. 27 Gebrauch machte. Der Führer des englischen Dampfers ließ, soll es nicht auch ein Zuwiderhandeln gegen Art. 22 zum Vorwurf gemacht werden, auf alle Fälle den Satz des Seestraßenrechts außer Acht, der das Vorhandensein einer Kollisionsgefahr feststellt, falls sich die Peilung der gegnerischen Positionslampe nicht merklich ändert.

Über Unterwassersignale wird uns geschrieben: »Viel leicht interessiert es Sie zu hören, daß auch auf der »Deutschland« seit einigen Monaten ein Unterwasserschallsignal-Apparat besteht und wir — gleich den Lloyd dampfern — trappante Erfolge mit demselben hatten. So war z. B. das Nautische Feuerschiff-Unterwassersignal bei sehr bewegter See 5—6 Seemeilen weit zu hören. In Dover konnte man die unter Wasser an den Pierworks beschäftigten Taucher hören und in dieser Wetter hörte man die Schrauben eines 3 Meilen entfernten Dampfers deutlich.«

**Bekanntmachung über direkte Einsendung von Nachrichten für Seefahrer.** Um Verzögerungen in der Bekanntgabe zu vermeiden, werden alle Seefahrer ersucht, etwaige Mitteilungen über Wahrnehmungen, die eine schleunige Veröffentlichung durch die »Nachrichten für Seefahrer« erfordert wie das Auffinden von Untiefen usw., direkt dem Reich Marine-Amt, Nautische Abteilung Berlin W 10, Mathienstraße 9, einzusenden. Die eingesandten Mitteilungen müssen wenn ihr Inhalt Positionsangaben erfordert, dazu mindestens zwei gute geeignete Peilungen oder eine Peilung mit Abstand von einem bekannten Objekt enthalten, um die Berichtigung auch in Karten und Plänen ohne Breiten- und Längeneintragen zu können; daneben ist die Angabe der geogr. L. zur Kontrolle unentbehrlich. Nur derart abgefaßte Nachrichten sind von Wert. (»Nachr. f. Seefahrer«.)

**Bestimmungen über die gegenseitige Anerkennung Schiffsmeßbriefe in Deutschland und Frankreich.** Nach in Frankreich durch Dekret vom 22. Juni 1904 neue Schiffsvermessungsvorschriften mit dem 1. Juli 1904 in Kraft geworden sind, werden zufolge einer neuen Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich die Schiffe der gegenseitigen Handelsmarine wie folgt behandelt:

1) In französischen Häfen werden die nationalen Meßbriefe deutscher Dampfer und Segelschiffe in der Regel nachvermessen und anerkannt.

2) In deutschen Häfen werden die nach dem 30. Juni 1904 ausgestellten Dokumente französischer Dampf- und Segelschiffe



ter Vermessungen nach dem Dekret vom 22. Juni 1904 (certificats de jauge) in der Regel ohne Nachvermessung anzuerkennen.

Bezüglich der vor dem 1. Juli 1904 ausgestellten französischen Vermessungsdokumente bleiben die Anordnungen unter II der Bestimmungen vom 11. August 1896 (Zentralblatt für das Deutsche Reich, Seite 457) in Kraft. Ist diesen Dokumenten ein Vermessungsausweis beigelegt, der die Ergebnisse nach den neuen französischen Vermessungsvorschriften, vom 22. Juni 1904, enthält, so sind auch die Angaben eines solchen Ausweises ohne Nachvermessung anzuerkennen.

3) Jeder Teil behält sich die Berichtigung des Tonnengehalts der Schiffe des anderen Teils zum Zwecke der Erhebung der Schiffsabgaben für den Fall vor, daß wesentliche Veränderungen in der Auslegung der Vermessungsvorschriften oder Länder zu Tage treten.

**Rekordreise.** Der australische Berichterstatter der »Shipping Gazette« meldete dieser vor einigen Wochen, daß das deutsche Schiff »Nordsee«, Kapt. Raintz, weil es zu der Fahrt von Lizard bis zur Linie 14 Tage 6 Stunden gebraucht hatte, diesen Rekord aufgestellt habe, der bisher noch nie von einem Segelschiff erreicht worden sei. Da diese Notiz in der deutschen Tagespresse — neuerdings auch in einzelnen Schiffsblättern — ohne Zusatz Aufnahme gefunden hat, halten wir uns zu der Bemerkung für verpflichtet, daß das Laeisz'sche Fünfmast-Fellschiff »Preußen« bereits vor zwei Jahren die Strecke Ouessant—Äquator in 13 Tagen 8 Stunden zurückgelegt hat. Wer sich näher über diese außerordentlich schnelle Reise unterrichten will, lese Annalen 1903. Heft IX.

**Prüfungswesen.** Donnerstag, den 9. August d. J., 8 Uhr morgens, beginnt in Leer eine Prüfung für Seesteuerleute, an die sich eine Prüfung in Gesundheitspflege auf Seeschiffen anschließen wird. Meldungen dazu nimmt bis zum 8. August der Navigationslehrer Herr Reuter in Leer entgegen.

**Hafengebühren in Lourenzo Marques.** Durch Dekret vom 23. Januar d. Js. sind die Tonnenge-, Hafen- und Zollgebühren in Lourenzo Marques, wie folgt, geändert worden:

	Tonnengebühren pr. N.-R.-T.	Zoll- gebühren	Zoll- klarierungs- gebühren
	Reis	Reis	Reis
Segelschiffe für große Fahrt ..	100	9000 *)	800
Dampfschiffe für große Fahrt .	50		
Dampfschiffe für große Fahrt, wenn sie regelmäßige Fahrten zwischen Portugal und den portugiesischen Kolonien aus- führen .....	20	—	—
Küstenfahrzeuge (einschl. aller Abgaben) .....	8	600	150
Kleinere Fahrzeuge für den Verkehr im Innern (jährlich)	200	300	100

Die Gebühren für ärztliche Untersuchung betragen: für Dampfschiffe für die große Fahrt von über 500 Netto-Registertonnen 2400 Reis. Für Dampfschiffe für die große Fahrt von unter 500 Netto-Registertonnen 1200 Reis. Für Küstenfahrzeuge 600 Reis. Für kleinere Fahrzeuge für den Verkehr im Innern, bei der Ankunft von infizierten Häfen 1000 Reis.

\*) Einschließlich aller Abgaben, wenn dergleichen Schiffe Waren laden oder löschen; wenn sie Waren weder löschen noch laden, so sind 1000 Reis zu entrichten.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 5. Juli. Nachdem das Andenken an das verstorbene Mitglied Herrn Kapt. Bauer in üblicher Weise geehrt worden war, wurden die Herren Kapt. P. D. Feldmann, D. »Hohenfelder« und Heinr. Usinger, S. »Alster« als Mitglieder aufgenommen. Die Versammlung beschäftigte sich darauf mit Eingängen, über die der Vorsitzende einen längeren Bericht abstattete. — Nächste Sitzung am 2. August.

Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 29. Juni abgehaltenen Versammlung wurden 16 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge wird auf die bekannte (S. 313. D. R.) Entscheidung des Oberlandesgerichtes verwiesen, wonach die Heuer eines Kapitäns während des Aufenthaltes in einem Krankenhause von Seiten der Reederei nicht gekürzt werden darf und die Beerdigungskosten von der Reederei selbst zu tragen sind. Es wurde eine Aussprache über die Strafrechtspflege in Seesachen herbeigeführt. Verschiedene Mitglieder wußten aus eigener Erfahrung Verhandlungen vor Schöffengerichten mitzuteilen, welche hauptsächlich durch die eigentümlichen Fragen der Schöffen den Beweis für dieersprießlichkeit einer Reform auf diesem Gebiete geliefert hätten. Hierüber entstand eine sehr lebhaftedebatte und es wurde von der Versammlung als wünschenswert bezeichnet, die fraglichen Gerichte mehr als es bisher geschehe, mit Personen zu besetzen, die mit nautischen Sachen vertraut seien.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Mai 1905.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläseke & Hennings, Schiffsmakler  
Brunsbüttelkoog—Holtentau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:		
Dampfer mit eigener Kraft	}	1333 mit 367 310 t N.-R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft. . . . .	1566	55 829
Leichterfahrzeuge. . . . .	217	47 937
Zus.		3116
		471 076 t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter			
deutscher	Flagge	1020 Fahrzeuge	mit 200 700 t N.-R.
belgischer	»	2	941
britischer	»	34	31 044
dänischer	»	118	51 220
schwedischer	»	88	29 493
norwegischer	»	20	12 686
französischer	»	3	2 447
russischer incl. finn.	»	32	28 442
niederländischer	»	11	8 849
div. Flaggen	»	2	1 488

Es hatten einen Tiefgang		
von weniger als 5,9 m . . .	3012 Schiffe	
» 6 m bis 8,5 m . . . . .	24	
Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:		
für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std. 30 Min.	
» » » 5,5—6,9 »	10 » 50 »	
» » » 7,0—8,5 »	12 » 31 »	
» Schlepplzüge . . . . .	14 » 41 »	
Die Abfertigungszeit in den Endschleusen		
betrug:	in Brunsbüttel eingehend: 19 Min.	
	ausgehend: 18 »	
	in Holtentau eingehend: 19 »	
	ausgehend: 14 »	

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:  
während weniger als der halben Fahrzeit.... 299 Fahrzeuge  
» der halben oder eines grösseren Teiles  
der Fahrzeit . . . . . 278  
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 5 Tagen.

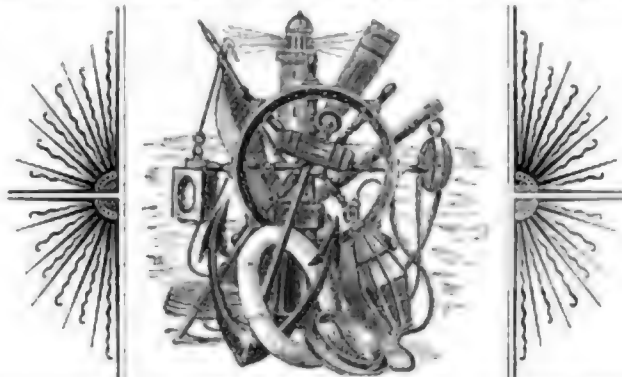
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotse

## Nachruf!

Der Seeschiffer-Verein „Weser“ schreibt unterm 27. Juni: »Wieder entriß uns der unerbittliche Tod zwei Mitglieder unseres Vereins. Am 24. Juni starb zu Burg-Lusum Herr Kapitän **C. Pohle**, und am 25. Juni starb zu Bremerhaven Herr Kapitän **L. Störmer**. Ihr Andenken bleibt bei uns in Ehren!«

## Mittel zur Hebung des Standes.

Der unter dieser Überschrift auf Seite 230 veröffentlichte Artikel hat einen Widerhall hervorgerufen, wie ich ihn selten bei unseren im Grunde allzu indifferenten Kollegen wahrgenommen habe. Der Verfasser hat eine Saite in unserem Berufsleben angeschlagen, die noch lange nachklingen wird. Ob aber der Zweck erreicht wird, den der Verfasser anstrebt, ob es ihm gelingen wird, die heterogenen Elemente in dieser Frage unter einen Hut zu bringen, scheint mir allzu zweifelhaft, so tief, tief bedauerlich es auch ist. Unumwunden gebe ich dem Verfasser zu, daß die jungen Heißsporne unter uns mit ihren unausführbaren Vorschlägen (siehe Handelsakademie) eine große Schuld mit daran haben, wenn sich Außenstehende schließlich in unsere Angelegenheiten mischten, und wenn in den neuen Prüfungsvorschriften nicht ausgedrückt ist, was wir, sondern was andere für uns zu wissen für erforderlich gehalten haben. Auf der anderen Seite darf aber auch nicht vergessen werden, daß manche der älteren inaktiven Herren dem ungestümen Verlangen der Jugend für das Zustandekommen höherer Anforderungen an das Wissen der Seesteuerleute und Seeschiffer statt wohlwollendem Entgegenkommen, wie es wohl verlangt werden konnte, Spott und höhnische Bemerkungen entgegenbrachten. Mit Recht sagt der Verfasser auf Seite 230: »Es wurde eben auf beiden Seiten gesündigt.«

Sehen wir uns nun aber mal die ganze Angelegenheit aus einer anderen Beleuchtung an. Bishor ist immer von der Voraussetzung ausgegangen, als sei es der sehnlichste Wunsch aller Erstrebenden, daß an den deutschen Seesteuermann und Seeschiffer möglichst weitgehende theoretische Anforderungen gestellt werden. Ja, trifft denn Das wirklich in der Praxis zu? Ist es nicht nur eine theoretische Forderung? Wissen die Herren, die für eine bessere theoretische Ausbildung der nautischen Schiffs-offiziere eintreten, auch, daß dadurch die ganze Karriere sehr verlängert würde, und daß beispielsweise zum Ablegen der neuen in Aussicht genommenen Prüfung eines leitenden Maschinisten transatlantische Schiffe eine ein- bis zweijährige Schulzeit erforderlich sein wird? !

Was sagen die Herren dazu, die sich heute, nach meiner Meinung zu Unrecht, rühmen, Schifferexamen nach vier- bis sechswöchiger Schulzeit bestanden zu haben? ! So etwas gäbe es nicht mehr, da hieße es auf den Hosen sitzen und ganz gehörig arbeiten! !

Und noch ein anderer Punkt. Reicht, nachdem die Navigationslehrer-Kurse auf der See bedauerlicherweise in Fortfall gekommen sind, die Vorbildung unserer nautischen Navigationslehrer, die wir doch niemals verzichten möchten, aus, um ihren Schülern ein Wissen beizubringen, zu der Bewältigung ein ein- bis zweijähriger Schulbesuch erforderlich wäre. Mit dieser Bemerkung, die dringend bitte sine ira et studio zu prüfen, will ich ganz gewiß unseren Navigationslehrern, die ich hoch schätze, nicht zu nahe treten. Aber soweit mir bekannt ist, hängt ihre Anstellung zum Lehrern nicht von der Ablegung eines besonderen Examens ab. Der Nachweis, das Schifferexamen bestanden zu haben, qualifiziert sie zum Navigationslehrer, vorausgesetzt, daß sie überhaupt pädagogische Eigenschaften haben. Selbstverständlich werden sie durch Selbststudium ihr Wissensfeld vergrößern. Das geschieht doch nur freiwillig und ohne, daß von irgend einer Seite eine Kontrolle ausgeht.

Sollte die hier auf Seite 230 angeschnittene Angelegenheit noch anderen Verbandsmitgliedern Anlaß zur Stellungnahme geben, was ich für dringend erforderlich halte, dann bitte ich auch die mir herangezogenen Gesichtspunkte streifen zu wollen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 28.

Hamburg, den 15. Juli.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Seeunfall des Dampfers „Lulu Bohlen“ (Kaiserl. Oberseeamt). — Unser nautisches Jahrbuch (Schluß). — Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe. (Fortsetzung). — Der Bestand der deutschen Lastfahrtschiffe. (Schluß). — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Über die Auslegung von § 36 der Seemannsordnung

nd wir von einem Kapitän gefragt worden. Er will wissen, ob Personen der Decks- oder Maschinenmannschaft Anspruch auf Überstundenlohn haben, wenn sie auf See innerhalb des Tropengebietes länger als acht Stunden täglich arbeiten. Es handelt sich also um Leute, die auf See durcharbeiten und nachts schlafen. — Die Berufung auf die achtstündige Arbeitszeit ist hier nicht am Platze, weil nur (§ 35 Abs. 1) für Schiffe im Hafen oder in der Reede in Frage kommt. Auf See geht, nach § 36 Abs. 1 Satz 1 ausdrücklich ausspricht, die Mannschaft des Decks- und Maschinendienstes um Wache. Nur bei Fahrten von weniger als zehnstündiger Dauer darf von der im ersten Absatz angeordneten Einteilung des Schiffsdienstes abgewichen werden. Soweit es sich also nicht um Aufwartepersonal handelt, für das eine gesetzliche Bestimmung über die Diensterteilung nicht offen ist, sondern Personen der Decks- und Maschinenmannschaft in Frage kommen, ist der Dienst auf See wachweise einzuteilen. Nach § 1 Abs. 2 sind die Vorschriften der Seemannsordnung durch Abänderung durch Vertrag entzogen, soweit eine anderweitige Vereinbarung ausdrücklich festgesetzt ist. Die Bestimmungen des § 36 sind demnach, eine Vereinbarung über sie ist gegenüber dem Gesetz unzulässig und wird deshalb auch nicht durch ein Seemannsamt getroffen werden können.

Praktisch ist sie aber doch möglich, wenn beide Teile, Kapitän und Mannschaft, damit einverstanden sind. Fühlt sich der Schiffsmann durch sie beschwert und stellt den Anspruch, in den Tropen nur acht Stunden arbeiten zu wollen, wie es vorgekommen ist, dann ist dem Kapitän dringend zu raten, den Schiffsmann sofort Wache um Wache gehen zu lassen, denn er könnte im anderen Falle nach § 111 wegen Mißbrauch seiner Disziplinargewalt bestraft werden. Was wiederum aber nur unter der gegebenen Voraussetzung möglich ist, da ein besonderes Strafmaß wegen Übertretung der Bestimmung des § 1 Abs. 2 nicht vorgesehen ist. In der Regel wird es zu derartigen Beschwerden ja nicht kommen, weil der Schiffsmann die zehnstündige Arbeitszeit mit vierzehnstündiger Ruhe dem Wache um Wache mit je zwölf unterbrochenen Dienst- und Ruhestunden natürlich vorzieht.

**Ob sog. Feuermannsbackschafter Überstundenlohn** für ihre Dienstleistungen an Sonn- und Festtagen zu beanspruchen haben, fragt ein I. Maschinist. Selbstverständlich nicht, denn ob der Mann seinen Kollegen Speise und Trank holt oder ob er es unterläßt, ist seine und der Heizer Sache, dem Maschinenleiter aber völlig gleichgültig, denn jene Handleistung gehört nicht zum Schiffsdienst. Eine andere Auffassung, der aber noch durch § 37 Abs. 3 letzter Satz besonderer Nachdruck verliehen wird. Sie gilt hier für den



Aufenthalt eines Schiffes im Hafen oder auf der Reede, denn auf See ist sie ohne weiteres selbstverständlich.

### Über die Führung von zwei Topplichtern für Dampfer

gibt der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins im zweiten Rundschreiben\*) eine Zuschrift bekannt, die er dem Reichsamt des Innern als Stellungnahme der Mehrzahl nautischer Vereine zugestellt hat. »Alle Vereine«, schreibt Herr Geheimrat Schultze, »die mir Mitteilung haben zukommen lassen, sprechen sich für die obligatorische Einführung eines zweiten Topplichtes für Dampfer aus. Allgemein ist man der Ansicht, daß die Sicherheit der Dampfschiffahrt gewinnen würde, wenn die Einführung international vorgeschrieben wird. Das zweite Topplicht lasse die Lage des Schiffes und die Fahrtrichtung desselben leichter erkennen, was um so wichtiger ist, als, wie von einigen Seiten betont wird, die Seitenlichter bei den hell erleuchteten großen Schiffen erst in nächster Nähe erkennbar werden. Daß die Anwendung des zweiten Topplichtes wesentlich zur Verringerung der Kollisionsgefahr beitragen dürfte, wird demnach einstimmig angenommen. Dagegen gehen die Meinungen darüber auseinander, welche Mindestgröße des Schiffes für die obligatorische Vorschrift maßgebend sein soll. Während die nautischen Vereine Hamburg und Bremen, der Dampfschifferei-Verein Unterweser in Bremerhaven, die Handelskammer in Flensburg, der Handelsverein in Brake und die Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg sich mit der von norwegischer Seite vorgeschlagenen Mindestgröße von 150 Fuß (45 m) einverstanden erklären, hält das Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Stettin es für zweckmäßig, den obligatorischen Charakter nur für Dampfschiffe von über 80 m festzulegen, so daß es für Dampfschiffe von geringerer Länge bei der Bestimmung des Art. 26 der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 sein Bewenden haben würde. Vom Braker Handelsverein in Brake wird noch darauf hingewiesen, daß eine Bestimmung darüber zu treffen sein dürfte, an welchem Maste das zweite Licht geführt werden soll, falls mehr als zwei Masten vorhanden sind. Der Verein schlägt vor, zu bestimmen, daß das Topplicht stets an dem zweiten Maste und, wenn mehr als zwei Masten vorhanden sind, an dem dritten Mast geführt werden soll. Weiter schlägt der Verein vor, das vordere Topplicht mindestens 6 m über dem Rumpfe und das hintere 4,5 m höher als das vordere anzubringen, dabei aber zu beachten, daß die senkrechte Ent-

fernung zwischen den Lichtern geringer ist als die horizontale. Einige Korporationen und Vereine haben sich zu der Sache noch nicht geäußert. Ich möchte aber die Beantwortung der Anfrage Euer Exzellenz nicht länger hinausschieben und bin auch der Meinung, daß wesentlich neue Gesichtspunkte nicht mehr vorgebracht werden dürften.« — Wir vermissen ein Eingehen auf lange Schiffe mit zwei Masten, auf die Konstellation der beiden Topplichter, wenn das vordere, weil die Entfernung zwischen beiden sehr groß, dem Beobachter in gleicher Höhe ja bei in Gatt liegenden Schiffen höher als das hintere Licht erscheint. Auf diese Verhältnisse muß eine neue Verordnung unbedingt gebührende Rücksicht nehmen.

### Englische Hochsee-Fischdampferführer.

In einer am 3. Juni 1903 in Bremen auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft abgehaltenen Sitzung mit dem Zweck, Vorschläge über eine Verbesserung der Fischdampferverhältnisse entgegenzunehmen, wurde neben vielem Anderen auch der Ausbildungsgang der Kapitäne besprochen. Insbesondere kam dieser Gedanke in dem einleitenden Vortrage des Hafenmeisters Herrn Duge, Geestemünde, zum Ausdruck. Er gab den anwesenden Vertretern der Regierung anheim, den Kapitänen durch eine theoretische Vorbildung auf ein Niveau zu stellen, »das ihm in allen Fällen eine geistige Überlegenheit über seine Mannschaft sichere.« Eine Anregung, welche gewiß mit zu der bekannten Verordnung des Bundesrats vom 5. Mai 1904 beigetragen hat. Jedenfalls hat die seit dem 1. Oktober 1904 in Kraft befindliche Verordnung auch den weitgehendsten Ansprüchen Rechnung getragen müssen doch nach § 8 die Führer von Fahrzeugen in großer Hochseefischerei die Befähigung zum Schiffer auf großer Fahrt haben. Damit hat in Deutschland die Ausbildungsfrage der Führer von Fischdampfern ihren Abschluß gefunden. Auf der Brücke dieser Schiffe stehen Leute theoretisch durchgebildete Männer. Waren nun auch die Anforderungen vor dem 1. Oktober geringer, so ist doch niemals die Führung dieser Fahrzeuge in die Händen von Analphabeten, wie es tatsächlich bei einer Reihe englischer Fischdampfer der Fall ist. In einer ganzen Anzahl seegerichtlicher Untersuchungen durch das englische Handelsamt über Seeunfälle und Totalverluste von Fischdampfern wir nennen nur Adoline, Courser King Edgar stellte sich eine Unwissenheit der Kapitäne in navigatorischer Hinsicht heraus, die geradezu bestürzend ist und als unglaublich von unbeachtet gelassen sein würde, hätten wir die Unterlagen für ihr tatsächliche Vorhandensein. Als sich bei den Untersuchungen herausstellte, daß die Leute vom Wesen der Seetartun nicht

\*) Von einer Wiedergabe der übrigen Angaben des II. Rundschreibens kann abgesehen werden, weil sie hier schon zur Sprache gekommen sind. D. R.

leiseste Ahnung hatten, auch nicht einmal die Kompaßrose kannten und die Bestimmungen des Seestraßenrechts kaum den Namen nach wußten, standen die Richter vor einem Rätsel. Aber nicht lange, wurde es doch bald gelöst, denn es ergab sich, daß die langjährigen Führer dieser Fahrzeuge weder schreiben noch lesen konnten. Wie sie es bei dieser Unwissenheit möglich gemacht haben, mehrere Jahre ihre Schiffe ohne Unfall in den gefährlichen Gewässern ihrer Fischgründe zu führen, mutet wie etwas Unerklärliches an. Noch unverständlicher aber wirkt es auf uns, wenn wir hören, daß ihnen ihr »Schifferpatent« nur auf drei bezw. sechs Monate entzogen worden ist. Wie man in

britischen Schiffahrtskreisen über den aufgedeckten Mangel und über das milde Urteil des Gerichts denkt, mag der satirische Schlußpassus eines Artikels in einem angesehenen Schiffahrtsblatt zeigen:

»For ourselves, we are inclined to think that if one or two of these trawler skippers were suspended by the neck, it would not be altogether a bad idea. We make these remarks with a light heart, secure in the knowledge that the individual to whom they refer cannot read them. There is thus no chance of hurting his feelings.«

Unsere seemännischen Lesern raten wir: Geht englischen Fischerfahrzeugen aus dem Wege, sie sind gefährlicher als treibende Wracks.

## Seeunfall des Dampfers „Lulu Bohlen“ (Kaiserliches Oberseeamt).

### Unzurechnungsfähigkeit durch Malaria als Milderungsgrund; Pflicht des wachthabenden Offiziers, den gesteuerten Kurs nachzuprüfen.)

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Seeamts in Hamburg vom 5. September 1903 über den Seeunfall des Dampfers »Lulu Bohlen« hat das Kaiserliche Oberseeamt nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß die Beschwerde zurückzuweisen und die baren Auslagen des Beschwerdevorfahrens außer Ansatz zu lassen sind.

An der Sitzung nahmen teil: als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; als Beisitzer: Kapt. zur See z. D. Herbig, Baurat Haack, Wasser- schout Hendorff, Kapt. Steffon, Kapt. Nachtwey, Kapt. Steengrafe; als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klaus; als Reichskommissar: Vizeadmiral v. D. Freiherr von Bodenhausen.

Das Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt: »Die Strandung und der Verlust der »Lulu Bohlen« ist, wie das Seeamt zweifelsfrei festgestellt hat, dadurch herbeigeführt worden, daß Kapitän M. den Kurs ohne Berücksichtigung der Abweisung von 19° 20' W auf der rechtweisenden Karte abgesetzt hat. M. hat dieses außerordentlich schwere Versehen damit entschuldigt, daß er bei Besetzung des Kurses bereits an Malaria erkrankt und infolgedessen nicht ganz zurechnungsfähig gewesen sei. Nach der Bekundung des vor dem Oberseeamte vernommenen, damaligen Schiffsarztes Dr. W., war bei M. bereits vor der Strandung eine außerordentliche Schlaffheit bemerkbar gewesen; er war auf Deck im Schiffessel eingeschlafen, hatte die Zeit verschlafen, in der er die Ordre in das Nachtordrebuch einzutragen hatte, und war erst wieder wach geworden, als das Schiff aufstieß. Als Sachverständiger hat Dr. W. die Möglichkeit zugegeben, daß M. schon bei Absetzung des Kurses an der nach der Strandung zugetretenen Malaria gelitten habe und sich, da

diese häufig mit Delirien und zeitweisen Geistesstörungen auftrete, seiner Handlungen nicht voll bewußt gewesen sei. Unter diesen Umständen hat das Oberseeamt in Übereinstimmung mit der Auffassung des Seeamts und mit den mündlichen Ausführungen des Reichskommissars sich nicht in der Lage gesehen, den Kapitän für die durch sein Versehen herbeigeführte Strandung verantwortlich zu machen. Dem Schiffer M. war sonach die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen.

Was den Steuermann G. anlangt, so ist das Oberseeamt der Ansicht, daß die Strandung nicht nur wahrscheinlich, wie das Seeamt unterstellt, sondern jedenfalls hätte verhindert werden können, wenn er seine Pflicht voll getan hätte. Statt dessen hat G. sich grobe Nachlässigkeiten zu Schulden kommen lassen. Er hat bei Antritt der Wachenden Kurs so übernommen, wie er ihm aufgegeben war, ohne ihn, trotzdem ihm dies ausdrücklich ein für allemal zur Pflicht gemacht war, nachzuprüfen. Wenn er zu seiner Entschuldigung anführt, daß er mehrere Tage freie See vor sich gehabt hätte, so trifft diese Entschuldigung nicht zu; selbst bei richtigen Kurse wäre die »Lulu Bohlen« noch eine geraume Zeit, länger als einen Tag, ziemlich parallel mit der Küste gelaufen. Auch später noch, als ihm Bedenken aufstiegen, wäre es möglich gewesen, den Unfall zu vermeiden. Als er anfangs, sich unsicher zu fühlen, hätte er Maßnahmen treffen müssen, um sich zu überzeugen, ob er wirklich auf richtigem Kurse war. Allerdings nahm er jetzt eine Nachprüfung des Kurses vor, jedoch so oberflächlich, daß ihm der Fehler in der Kursbestimmung nicht auffiel. Obwohl ihm der an Backbord beobachtete schwarze Streifen weiterhin bedenklich machte, unterließ er es, die Fahrt zu verlangsamen, sondern

ging mit voller Kraft weiter, auch dachte er nicht daran, ein paar Strich in die freie See den Kurs zu ändern. Als er sich endlich entschloß, den Kapitän zu wecken, war es zu spät.

Wenn das Oberseeamt trotz dieser schweren Nachlässigkeit, durch welche im Vereine mit dem Versehen des Kapitäns die Strandung verschuldet worden ist, davon abgesehen hat, dem Steuermann G. die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes zu entziehen, so ist es davon ausgegangen, daß aus diesem einmaligen, wenn auch recht erheblichen Verschulden, noch nicht bei dem sehr jungen Schiffsoffizier auf einen Mangel solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, zu schließen ist. G. hat nach dem Unfall eine neunmonatige Reise als Steuermann gemacht und sich dabei nach dem vorgelegten Zeugnis als pflichttreuer Offizier erwiesen; er hat inzwischen auch seine Prüfung als Schiffer auf großer Fahrt bestanden. Hiernach erscheint auch

die vom Reichskommissar in der mündlichen Verhandlung vortretende Auffassung gerechtfertigt, daß ihm trotz seines schweren Verschuldens in dem vorliegenden Falle, den er sich für die Zukunft zur Lehre dienen lassen wird, die Ausübung seines Gewerbes auch fernerhin anvertraut werden kann.

Berichtigung erfordert noch die Angabe in der seeamtlichen Sachdarstellung, daß Kapitän M. vor dem deutschen Konsul in Monrovia am 20. Juli 1903 eine Verklärung abgelegt habe. Tatsächlich handelt es sich bei dieser protokollarischen Erklärung, bei der M. eine später von ihm als unrichtig zugestandene Angabe gemacht hat, nicht um eine Verklärung, sondern um eine gemäß § 15 des Seeunfallgesetzes zur vorläufigen Feststellung des Tatbestandes erfolgte uneidliche Vernehmung des Kapitäns M.

Die baren Auslagen bleiben außer Ansatz, da die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt worden ist.

### Unser nautisches Jahrbuch.

(Schluß.)

m) Die nun folgenden Tafeln 1 bis 17 sind auch in allen »nautischen Tafelbüchern« enthalten, von denen zu jedem Lehrbuch fast ohne Ausnahme eines gehört. Diese nautischen Tafeln enthalten außerdem alles, was zur ausübenden Navigation an trigonometrischen Zahlen, Logarithmen usw. nötig tut, und sie werden dem jungen Seemann beim Unterricht in Navigation so vertraut, daß er sich nicht leicht von ihnen abwendet und diesen Jahrbuch-Tafeln zu, welche auch in keiner Weise besser oder bequemer sind. An Bord jeden Schiffes sind naturgemäß durch Kapitäne und Schiffsoffiziere (auf unseren Kriegsschiffen ist das auch der Fall, cf. Ligowsky, Breusing usw., neben den von der Marine selbst produzierten Tafeln), solche Tafeln oft mehr wie Jahrbücher an Bord. Daher ist die Funktion dieser Tafeln 1—17 des nautischen Jahrbuchs doch nur: 1. alle Jahr als Abklatsch auf Papier mit Druck neu bezahlt zu werden und 2., das Jahrbuch dick, unhandig und umständlich beim Gebrauch zu machen. Was sollen sie also darin? Wenn Unnautiker darauf Antwort wissen, nur zu, wir meinen, der liebe Gott schnitt vor Erschaffung der Welt Ruten auch für solche, wenn sie an nautische Fragen störend sich machen! Man streiche diese Tafeln also ohne weiteres.

n) Tafel 18 verschleiert den sonst so natürlich einfachen Rechnungsgang der astronomischen Bestimmung von Hoch- und Niedrigwasser an einem

Ort übermaßen. Die mittlere Zeit des Meridiandurchgangs des Mondes zu Greenwich findet man ja schon auf jeder Monatsblattseite II für jeden Tag; man reduziere sie für den Ort, wie das auch bei Gebrauch von Tafel 18 geschehen muß; berichtige diese für die halbmonatliche Ungleichheit oder sonst für Einwirkung der Sonnenflut, und addiere die örtliche Tidenverspätung = Hafenzeit, was auch wieder bei Benutzung von Tafel 18 getan werden muß. Diese Tafel 18 bedeutet also nicht einmal einen nennenswerten Erleichterung beim Rechnen, und deswegen hat sie sich auch in der Navigation fast garnicht eingebürgert. Wir sind somit der Ansicht, daß diese Tafel 18 in Fortfall zu kommen hat und daß die alte kleine Tafel für halbmonatliche Ungleichheit wieder einzustellen sei.

o) Auch Tafel 21 kann ohne Schaden fortfallen. Die Werte:  $\cos^2 t \times Th$  ( $Th = \text{Tidenhub}$ ) vereinfachen sich für die ausübende Nautik an Bord sehr bequem zur Kopfrechnung ohne Hinterrücksetzung der seemännischen Kalkulation. Siehe des bezüglich Albrecht & Vierow, 8. Aufl., usw., oder man überlege:

bei  $t = 1\frac{1}{2} h$  ist die Reduktion  $= Th \times \frac{3}{4} ca$   
 »  $t = 3 h$  » » »  $= Th \times \frac{1}{2} ca$   
 »  $t = 4\frac{1}{2} h$  » » »  $= Th \times \frac{1}{4} ca$

Ist die Zwischenzeit von Hoch- bis Niedrigwasser größer oder kleiner als 6 Stunden, so proportioniert man auch das im Kopf. Das entspricht der Genauigkeit mit der gelotet werden, mit der in der Nähe der Küste die Zeit des Hochwassers unter Einfluß lokaler und weiterer Winde p. p. bestimmt werden und der Sicherheit, mit welcher der

\*) Das lange in der Seefahrt eingebürgerte Wort »Tiden« wird unsern Lesern nicht neu erscheinen, auch nicht in seinen verschiedenen Verbindungen, als Tidenverspätung, Fluttide, Ebbitide, Springtide, Schlapptide etc.



Tidenhub unter gerade vorliegenden Verhältnissen aus dem generell beobachteten mittleren kalkuliert werden kann. Solcher Art Tafeln scheinen uns angetan eine gehörige seemännische Kalkulation zu unterdrücken und scheinbare Genauigkeiten zum Ausdruck zu bringen, die in der Seepaxis unzutreffend sind.

p) Die Tafeln 19a, 19b, 20a und 20b sind unserem Ermessen nach überflüssig, denn wir plaidieren für Einfügung der »Tidentafeln« = Gezeiten-tafeln hinter den Tafeln 22, 24 und 25. Tafel 23 hat für die Nautik gar keinen Wert, für sie dürfte also nicht Platz im Jahrbuch sein.

Läßt man von den Tiden-Tafeln (siehe die von 1903) das naturgemäß unnötige Kalendarium (Seite 1—14) fortfallen und hinten ebenso die nicht nötigen Seiten 204 bis Ende einschließlich der Tidestromtafeln, welche letzteren die Seewarte in ihren Vierteljahrskarten, Sommer und Winter 1904, und nun in besonderen Tafeln dem Navigateur geboten hat (welche Tafeln Seemanns, Gezeitenstromtafeln wiedergeben), so werden diese „vom Unnötigen“ gekürzten Tidentafeln auf etwa  $\frac{3}{5}$  ihres jetzigen Umfanges reduziert. Werden sie dann so dem unserer Ansicht nach durch gesiechten und dadurch verdünnten Jahrbuch einverleibt, so möchte das ein »nautisches Jahrbuch« von dem Umfange des jetzigen etwa, aber von wesentlich reicheren Inhalte, von besserer Übersichtlichkeit bei etwa demselben Preise geben. Es wird dann das „Jahrbuch mit Tidentafeln“ voraussichtlich viel mehr in der Seeschiffahrt angeschafft und benutzt werden, weil die kleinen Seekalender und sonstige Behelfe, welche nun häufig an Bord gebraucht werden, weil viele sich vor dem mit überflüssigem vollgepfropften jetzigen nautischen Jahrbuch ohne Gezeitentafeln fürchten, außer Gebrauch gelassen werden möchten.

Solch' Jahrbuch muß billig sein und kann das auch, denn die Herstellung in gleichem Rahmen erfolgt jährlich in Masse und Papier, Druck und Einband brauchen nicht »fein« zu sein, sie währen nur ein Jahr. Die geistige Arbeit ist auch nicht so groß, da alle astronomische Elemente usw. von nun ab, mit Ausnahme der Mondstrecken, jahrelang im Voraus berechnet, dem »Connaissance de Temps«, den »Astronomical Ephemeris« p. p. mit abbedeutenden Abänderungen entnommen werden können, und die Gezeitentafeln doch auch sonst erstellt werden müßten. —

England hat den Anlauf zu einem praktischen »Nautical Almanac« (dem sogenannten »kleinen«) genommen in »the Nautical Almanac, Part I, containing such portions as are essential for Navigation«, doch auch er ist viel zu »astronomisch« geworden, und hat sich daher nicht den Eingang in der Seeschiffahrt verschafft, den er sonst hätte bekommen müssen (deshalb werden auch in England Privat-Kalender für See sehr viel gebraucht); Tidentafeln sind auch hiernit nicht verbunden, doch enthält er des Überflüssigen in Fülle und mag das mit zu unserm jetzigen Jahrbuch-Genre verführt haben.

Wir bewahren diese Gedanken über unser nautisches Jahrbuch schon lange im Tischkasten, doch für 1903 kamen sie zu spät; daß sie aber von Nutzen hätten sein können, zeigt dessen Inhalt und die Tatsache, dass es nun nach 2 Jahren schon wieder für remédurbedürftig erkannt worden ist.

Es sei nochmals betont, dass ein „nautisches Jahrbuch« eine nautische Sache und keine astronomische ist. Die astronomischen Elemente dazu nötig, sind ja schon fast alle lange vorher berechnet und jedem zugänglich, und das »Zurechtstutzen« derselben für das Jahrbuch, das Aussieben des »Nötigen und Nützlichen«, das Fernhalten »Unnötigen und Unnautischen« und das Ordnen in Übersichtlichkeit zur »Handlichkeit des Jahrbuchs« dürfte doch wohl Sache der Nautiker von Profession sein, also der Leute, welche fachlich zur See gefahren oder/und gehörige Erfahrung im Navigationsunterricht haben, die in der ausübenden Navigation an Bord oder/und lehrend gelernt und in gehörige Erfahrung gebracht haben, was für den Navigateur praktisch-nützlich und was für ihn unpraktisch-unnütz ist. Das läßt sich nicht zum Ausdruck bringen, wenn man nicht Fachmann ist, und durch Zusehen und Zuhören, wie es andere machen und sich andere äußern, kann man es erst recht nicht lernen.

Daher lasse man dem »Nautischen« bei Rekonstruktion des nächsten Jahrbuchs für 1907 den Vorrang und versuche nicht Neuerungen zu schaffen, welche keine Besserungen sind, um überhaupt etwas zu schaffen. Wir Seeleute wissen, daß die notwendige Hast unserer jetzigen Seeschiffahrt eine schnelle und kurze ausübende Navigierung an Bord verlangt, und wir müssen Front machen gegen alles, was aus irgend einem Grunde dem zuwider ist.

Ein Seemann für Viele.

## Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe.

(Fortsetzung.)

Die höchsten Leistungen mit 40 Tonnen in der Stunde leistete das Linienschiff »Empress of India«, wobei die Schleppgeschwindigkeit zwischen 8 und 11 Knoten schwankte. Das Verhalten der Seilbahn durch eine besondere Winde brachte zu Nachteil mit sich, daß der Kohlendampfer zeitweise durch

die Seilbahn allein geschleppt wurde, so daß die Masten zur Aufnahme des Schleppzuges stark beansprucht wurden. Auch kam die Seilbahn mit belasteter Katze beim Stampfen und Setzen der Schiffe derart in Schwingungen, daß dieselbe mit den Kohlsäcken auf das Wasser gepeitscht wurde. Boden-

lich ist ferner die schnelle Abnutzung der Seile infolge der hohen Fördergeschwindigkeit und der wechselnden Beanspruchungen, welche auch durch eine Verstärkung derselben nicht zu beseitigen ist, während anderseits die Zugkraft der Winden hiermit gesteigert werden muß. Bei bewegter See muß schließlich die Entfernung zwischen den Schiffen auf 300 m vergrößert werden, und die Förderleistung sinkt alsdann entsprechend der Verlängerung der Seilbahn.

Bei dieser Sachlage war es erklärlich, daß die englische Admiralität von weiteren Bestellungen der Marine Cableway Abstand nahm. Spencer-Miller gesteht nun in seinem letzten Vortrage offen zu, daß die Fördermenge seines Apparats bei den englischen Versuchen unzureichend war, diese ungenügende Leistung schreibt er indessen vornehmlich der mangelhaften Arbeit des Kohlenelevators auf dem Kohlendampfer zu, welcher die Kohlenstücke zum Mars des Fockmastes zu heben hatte. Es erscheint jedoch ausgeschlossen, die Fördermenge durch die Verbesserung des Elevators zu steigern, da man eine Katzensgeschwindigkeit von 900 m pro Minute nicht überschreiten können und auch ferner mit Zeitverlusten zum An- und Abhaken der Säcke gerechnet werden muß.

Die Bekohlungsversuche in Fahrt mit dem Apparat von Spencer-Miller regten alsbald den Erfindergeist an und veranlaßten fast alle Kriegsmarinen, in Erprobungen mit besonderen Kohlenübernahmeverrichtungen einzutreten. Bei der konstruktiven Ausbildung derselben trat alsbald allgemein der Gedanke in den Vordergrund, die intermittierende Förderung des Spencer-Millerschen Apparats durch eine kontinuierliche nach Art des Paternosterwerks zu ersetzen. An die Stelle der Drahtseilbahn trat ein endloses Seil, welches zwischen beiden Schiffen derart ausgespannt wurde, daß durch eine Bewegung desselben nach einer Richtung die in bestimmten Abständen an dem Seil befestigten Kohlenstücke in ständiger Aufeinanderfolge vom Kohlen-schiff zum Kriegsschiff hinüberbefördert werden konnten, wobei das endlose Förderseil gleichfalls in Spannung gehalten werden mußte. Durch das ständig im Umlauf gehaltene Seil wurden zwar die Verzögerungen beim Anlaufen und Abstoppen der Laufkatze sowie beim Beladen und Entladen derselben vermieden, doch zeigten sich alsbald andere Betriebsschwierigkeiten, deren Beseitigung bisher noch nicht vollkommen gelungen ist. Dieselben bestehen in der sicheren Zuführung der Kohlenstücke zu dem endlosen Transportseil und dem möglichst automatischen Aufnehmen derselben, in der Beschränkung der Seilgeschwindigkeit, welche sowohl durch die automatische Befestigung der Säcke als auch durch die Steifigkeit und Reibung der wesentlich stärkeren Seile bedingt war, sowie in den komplizierten Apparaten, welchen die Aufgabe zufällt, das endlose Seil in gleichmäßiger Spannung zu erhalten. Einer Katzensgeschwindigkeit von 900 m in der Minute steht beim endlosen Seil eine Haken-geschwindigkeit von höchstens 180 m in der Minute gegenüber. Bei einer Transportlänge von 120 m und einer Entfernung der am Seil befestigten Lasthaken von 10 m könnten mit einem endlosen Seil bei Belastung jedes Hakens mit 100 kg entsprechend einer gleichmäßig verteilten Gesamtbelastung von 1100 kg in 40 Sekunden günstigenfalls 1200 kg, d. h. in der Minute 1800 kg oder in der Stunde 108 Tonnen gefördert werden, wobei dann alle  $3\frac{1}{2}$  Sekunden ein Sack an das Seil anzuhängen wäre. Die Katze würde bei einer Belastung von 1000 kg für Hin- und Rückfahrt bei 900 m in der Minute Laufgeschwindigkeit 16 Sekunden erfordern und bei Verdoppelung dieser Zeit für Aufahren und Abstoppen sowie An- und Abhaken der Last in der Minute 1875 kg schaffen. Da nun aber zur Zeit nur eine Höchstleistung von 666 kg in der Minute, d. h. nur etwa ein Drittel, erzielt werden konnte, so

wird auch das endlose Seil das Förderquantum nicht über 40 Tonnen in der Stunde steigern können. Es bringt daher gegenüber dem Spencer-Miller-Apparat keine Vorteile, besitzt jedoch in dem komplizierten Apparat des Spannungsausgleiches des endlosen Seils ein unbequemes und gefährliches Zwischen-glied, welches überdies eine Vergrößerung der Schleppentfernung wesentlich erschwert. Beim Versagen des Spannungsausgleichers kann das endlose Seil leicht unklar werden, was im Betriebe kaum zu beseitigen sein wird.

Bei dem von dem bekannten Schiffsbauingenieur Mackrow in Verbindung mit Cameron entworfenen Bekohlungsapparat läuft das endlose Seil auf dem schleppenden Kriegsschiff über eine am Großmast drehbar gelagerte Seilscheibe, auf dem Kohlendampfer dagegen über ein System von festen und beweglichen Scheiben, welche zu einem umgekehrten Flaschenzug vereinigt sind. Letzterer wird durch ein Gewicht von 20 Tonnen belastet und mit Hilfe dieser Last das endlose Seil in Spannung erhalten. Der Flaschenzug soll in einem Schacht aufgehängt werden, welcher etwa 6 m über das Oberdeck des Kohlendampfers hinausragt und nach unten bis zum Schiffsboden hinabreicht. Die als endloses Seil geschorene und mit Lasthaken versehene Transporttrosse wird durch eine elektrische Winde im Umlauf gehalten, welche zugleich ein Paternosterwerk treibt, mit welchem die Kohlenstücke zum Transportseil gehoben werden. Die Säcke werden hier durch einen automatischen Zubringer in die Transporthaken gehängt und nach dem Überschreiten der Förderstrecke an Bord des Kriegsschiffes durch eine Abnahmeverrichtung auf ein schräg geführtes Seil abgegeben, auf welchem dann die Säcke auf das Mittschiffsdeck rutschen. Nach den Erwartungen der Erfinder sollen auf diese Weise stündlich 200 Tonnen gefördert werden, wobei freilich mit der ungewöhnlich hohen Seilgeschwindigkeit von 5 m in der Sekunde gerechnet wurde. Ein von den Thames Iron Works zu Versuchszwecken an Land aufgestellter Apparat von 25 m Förderlänge soll in der Stunde 70 Tonnen geliefert haben. Da zunächst das Belastungsgewicht des Flaschenzuges von 20 Tonnen ernste Bedenken erregte — in dem Patent von Mackrow sind zum Auffangen dieses Gewichts bei etwaigen Brechen der Transporttrosse besondere Fangvorrichtungen vorgesehen —, so will Mackrow neuerdings das Gewicht auf 8 Tonnen verringern bei einer Förderlänge von 100 m und einem freien Spiel derselben von 20 m.<sup>\*)</sup> Trotzdem hat sich die englische Admiralität noch nicht entschließen können, den kostenlos zur Verfügung gestellten Apparat auf See zu erproben. Neuesten Nachrichten zufolge sind von der englischen Marine dagegen Versuche mit einem Bekohlungsapparat von Mitchell gemacht, welcher gleichfalls nach dem Prinzip des endlosen Seils arbeitet. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 8 Knoten wurden in einer Stunde 35 Tonnen übernommen, beim zweiten Versuch mit 10 Knoten Schleppgeschwindigkeit sogar in  $2\frac{1}{4}$  Stunden 100 Tonnen, d. h. stündlich 44 Tonnen. Dabei soll die See ziemlich bewegt gewesen sein, so daß die Kohlen-säcke zweimal ins Wasser tauchten und die Schlepptrosse brach<sup>\*\*)</sup>. Über die Einzelheiten des Apparats ist zur Zeit nichts bekannt gegeben.

In Deutschland hat der Ingenieur Leue eine Bekohlungs-einrichtung in See mit Hilfe eines endlosen Seils konstruiert und ausgeführt, welche nach eingehenden Versuchen eine Höchstleistung von 20 Tonnen in der Stunde erzielt hat. Die Spannung der endlosen Fördertrosse erfolgte auch nach Art eines Flaschen-zuges, jedoch ist das Gewicht von Mackrow durch den hydraulischen Druck eines Dampfsakkumulators ersetzt, welcher auf dem Kriegsschiff eingebaut werden soll.

Die Elektrizitätsgesellschaft vorm. Lahmeyer in Frankfurt a. M. hat gleichfalls nach dem System eines endlosen Seils eine Bekohlungseinrichtung entworfen, bei welcher der Spannungsausgleich in sinnreicher Weise unter Einschaltung eines Flaschenzuges durch einen elektrischen Motor erfolgt.

<sup>\*)</sup> Mackrow, Coaling of Ships of War at Sea and in Harbour. Journal of Royal United Service Institution. Febr. 1905.

<sup>\*\*)</sup> Le Yacht 4. Februar 1905.

bei welchem nicht allein der Anker, sondern auch das Magnet-system drehbar angeordnet ist. Diese Firma garantiert bei einer praktisch durchführbaren Seilgeschwindigkeit von 1,8 m in der Sekundo eine Fördermenge von 30 Tonnen stündlich.

Italien besitzt zur Zeit zwei Spencer-Miller-Apparate, welche auf zwei Kriegskohlendampfern der Marine an Bord gegeben sind. Über die Bekohlungsversuche sind keine Daten bekannt geworden. Die beiden Kohlendampfer sind ferner mit vier Tamperley-Apparaten ausgerüstet, ein Zeichen, daß man über die beste Bekohlungsart in See sich noch nicht schlüssig geworden ist. Die österreichische Marine hat mit einem Förderseil von Schiff zu Schiff gleichfalls Versuche angestellt, doch sollen bei mäßigem Seegang nur geringe Kohlenmengen gefördert worden sein.

Wenngleich hiernach die Bekohlungsapparate mit endlosem Seil mit Bezug auf das Förderquantum der Spencer-Millerschen Marine Cableway nicht nachstehen, so können die automatischen Auf- und Abnahmeverrichtungen, welche allein die erhöhte Leistung ermöglichen, wegen ihrer Kompliziertheit als keine ähnliche Lösung betrachtet werden. Bei den einfachsten Transporteinrichtungen wird man am sichersten vor Überraschungen bewahrt; schon aus diesem Grunde verdienen dieselben daher bei weitem den Vorzug. Hierin ist der Spencer-Miller-Apparat allen anderen überlegen, freilich müßte seine Leistungsfähigkeit noch wesentlich gesteigert werden, was aber kaum durchführbar sein wird. Denn mit der Steigerung der Katzenlast wächst die Trossenstärke und die Maschinenkraft der Winden und damit das tote Gewicht der Bekohlungs-richtung.

Es lag hiernach nahe, daß für den Transport der Kohlen von Schiff zu Schiff die Tragfähigkeit des Seewassers zu Hilfe zu nehmen, d. h. den Kohlentransport nicht an einer Seilbahn durch die Luft, sondern mit Hilfe eines Schwimmkörpers durch das Wasser zu vollziehen. Der Kohlendampfer fuhr dann mit einem Schwimmkörper mit sich, welche an Deck desselben mit Kohlen gefüllt und wasserdicht verschlossen werden. Dieselben werden mittels tragfähiger Krane zu Wasser gebracht, zum Kriegsschiff hinübergezogen und hier mit Hilfe der Bootskrane an Deck gesetzt und entladen. Bei der begrenzten Fahr- geschwindigkeit solcher Schwimmkörper im Wasser kann eine große Fördermenge nicht erzielt werden, abgesehen davon, daß das Zuwasserbringen und Aufheizen derartiger schwerer Körper nicht allein zeitraubend, sondern auch gefährlich ist.

Da nach Vorstehendem das Bekohlen auf See von einem Dampfer im Schlepp sich zwar als ausführbar erwiesen hat, jedoch zu langsam vor sich geht, so hat man neuerdings der Kohlenübernahme in Fahrt durch Schleppen des Kohlendampfers längsseit wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Die ersten Versuche, Kriegsschiffe auf See aus längsseit geschleppten Kohlendampfern zu bekohlen, liegen bereits 10 Jahre zurück. Da sie meist mit unzulänglichen Hilfsmitteln und vor allem mit gewöhnlichen Trampdampfern durchgeführt wurden, so waren die Resultate wenig ermutigend. Schon bei geringer Dünung arbeiteten die Kohlendampfer gegenüber den schweren Linienschiffen so heftig, daß die Schlepptrassen oder ihre Haltevorrichtungen brachen oder die Kohlendampfer durch Kollision Schaden erlitten, so daß die Bekohlung abgebrochen werden mußte, weil die Dampfer meist gebarbert waren und demnach das Risiko der Seegefahr zu berücksichtigen war. Anderseits bietet die Kohlenübernahme bei vor Anker liegenden Schiffen bei gleichem Zustande der See mindestens die gleichen Schwierigkeiten wie beim Schleppen längsseit in mäßigem Abstand. Bei plötzlichem Wechsel von Windrichtung und Strom wird leicht ein Umlegen des Kohlendampfers nach der Lee-seite erforderlich, während man beim Schleppen längsseit diesen Wechseln jederzeit Rechnung tragen kann. Die Hauptschwierigkeit für das Bekohlen beim Schleppen längsseit besteht darin, durch geschickte Rudermanöver eine bestimmte Distanz zwischen den Schiffen zu erhalten und durch vorsichtige Handhabung der Kohlenübernahmeverrichtung eine feste Verbindung von Schiff zu Schiff durch dieselben zu vermeiden. Die wechselnden Bewegungen der Schiffe müssen daher allein von den Schlepptrassen übertragen und aufgenommen werden, während die überzunehmenden Kohlenstücke nur mit demjenigen Schiff sich bewegen dürfen, welches den Bekohlungsapparat an Bord hat. Da nun beim Anhaken der Kohlenstücke an das Förderseil sowie beim Anheizen derselben aus den Laderäumen mehr Zeit verstreicht als beim Fieren der Last an Deck und Abhaken der Säcke, so wird eine vorübergehende Verbindung von Schiff zu Schiff durch das Förderseil am wenigsten zu befürchten sein, wenn der Apparat auf dem Kohlendampfer aufgestellt ist. Da ferner das Schleppen längsseit im Seegang um so sicherer durchzuführen ist, je größer die Entfernung zwischen den Schiffen ist, so können für diese Bekohlungsart nur Apparate mit weitausladenden Bäumen in Frage kommen.

(Schluß folgt.)

## Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe.

(1. Januar 1904.)

(Schluß.)

Die einmastigen Schiffe haben ebenfalls eine Verminderung nach Zahl und Raumgehalt erfahren, die jedoch nur mäßig ist und sich auf 6,8 und 1,1 pZt. beläuft.

In der Gesamtsumme der zweimastigen Schiffe steht einer Erhöhung der Zahl (um 6,8 pZt.) eine geringe Verminderung des Raumgehalts (um 2,2 pZt.) gegenüber. Die kleineren Arten, deren Takelage durch wenige Leute bedient werden kann, haben in den letzten Jahren wiederum zugenommen, besonders ist das der Fall bei den Gaffelschonern und Schmacken (um 64,7 und 54,3 pZt.), in geringerem Maße bei den sonstigen kleineren zweimastigen Schiffen, Ewern, Kuttern, Tjalken usw. (um 8,0 und 10,0 pZt.) und bei den Schonergaloten, Galeassen und Galoten (um 13,5 und 3,3 pZt.). Sehr stark abgenommen haben dagegen die Briggs (um 78,3 und 75,3 pZt.), sowie die Schonerriggs und Brigantinen (um 54,8 und 57,5 pZt.), erheblich weniger die Schoner (um 11,5 und 15,9 pZt.).

Einen weiteren Maßstab für die Entwicklung der Handelsschiffe bietet ihre Feststellung nach Größenklassen. Hierzu liegt ein umfangreiches Tabellenmaterial vor. Aus ihm ist zu

entnehmen, daß unter den Seglern nach der Zahl die kleineren Fahrzeuge am stärksten vertreten waren und zwar die Größenklasse von 30 bis unter 50 Reg.-Tons mit 34,8 pZt. aller Segelschiffe, die Schiffe unter 30 Reg.-Tons mit 27,6 pZt. und von 50 bis unter 100 Reg.-Tons mit 20,4 pZt., erheblich geringer die von 100 bis unter 200 Reg.-Tons (4,3 pZt.) und von 1600 bis unter 1800 Reg.-Tons (2,0 pZt.). Der größte Raumgehalt traf auf die Größenklassen von 1600 bis unter 1800 Reg.-Tons und von 2000 bis unter 2500 Reg.-Tons (je 14,0 pZt. vom Raumgehalt aller Segler), sodann auf Schiffe von 1400 bis unter 1600 Reg.-Tons (9 pZt.), auf 1800 bis unter 2000 Reg.-Tons (8,7 pZt.) und auf 3000 bis unter 3500 Reg.-Tons (8,1 pZt.), der geringste auf Schiffe von 300 bis unter 400 Reg.-Tons und von 500 bis unter 600 Reg.-Tons (je 0,3 pZt.), demnächst auf solche von 400 bis unter 500 Reg.-Tons (0,5 pZt.), auf 200 bis unter 300 Reg.-Tons und 4000 bis unter 4500 Reg.-Tons (je 0,7 pZt.) und von 5000 bis unter 5500 Reg.-Tons (0,9 pZt.).

Die größte Zahl von Seeleichtern entfiel auf die Größenklasse von 200 bis unter 300 Reg.-Tons (29,3 pZt. aller See-



leichter), es schließen sich an Schiffe von 100 bis unter 200 Reg.-Tons mit 19,9 pZt., von 300 bis unter 400 Reg.-Tons mit 16,3 pZt., von 400 bis 500 Reg.-Tons mit 13,0 pZt. und von 600 bis unter 800 Reg.-Tons mit 11,6 pZt.; nach dem Raumgehalt steht diese letzte Gruppe mit 25,2 pZt. an erster Stelle, dann folgen die Fahrzeuge zwischen 200 und 300 Reg.-Tons Größe (21,8 pZt.), zwischen 400 und 500 R.-T. (18,0 pZt.), 300 bis 400 R.-T. (17,9 pZt.) und 100 bis 200 R.-T. (8,5 pZt.)

Bei den Dampfschiffen fand eine gleichmäßigere Verteilung auf die einzelnen Größenklassen statt. In beträchtlicherer Anzahl vorhanden waren nur Schiffe zwischen 100 bis 200 Reg.-Tons Raumgehalt (13,8 pZt. aller Dampfschiffe), während der größte Raumgehalt mit 20,5 pZt. auf solche von 6000 Reg.-Tons und darüber entfiel. Der Zahl nach schließen sich an die Größenklassen von 50 bis unter 100 Reg.-Tons (6,9 pZt.), von 2000 bis 2500 Reg.-Tons (6,8 pZt.), von 800 bis 1000 Reg.-Tons (6,7 pZt.) und 600 bis unter 800 Reg.-Tons (6,2 pZt.), dem Raumgehalt nach die Größenklassen zwischen 4500 und 5000 Reg.-Tons (8,7 pZt.), 2000 und 2500 Reg.-Tons (8,6 pZt.), 5000 und 5500 Reg.-Tons (7,5 pZt.) und zwischen 5500 und 6000 Reg.-Tons mit 6,7 pZt.

Hierauf wendet sich die Statistik dem *Schiffsbestand in den einzelnen Häfen* zu, einem Material, das inzwischen bekannt geworden ist und deshalb auch nur kurz besprochen werden soll. Aus einer umfangreichen auf diesen Gegenstand bezüglichen Tabelle ist zu entnehmen, daß Elsfleth nur Segelschiffe, Köln und Königsberg nur Dampfer hat. In Brake und Emden sind die Segler nach Zahl und Raumgehalt bedeutend stärker vertreten als die Dampfer, in Bremerhaven ist nur ihr Raumgehalt etwas größer, nach der Zahl stehen sie fast um die Hälfte hinter den vorhandenen Dampfschiffen zurück. Die Dampfschiffs-Reederei überwiegt in beträchtlicher Weise in Lübeck, Flensburg, Danzig, Wismar und Apenrade, doch auch in Stettin, Oldenburg, Kiel, Hamburg, Geestemünde und Bremen sind die Dampfschiffe vorwiegend vertreten. Seeleichter sind im Vergleich zu den beiden anderen Schiffsgattungen in bedeutenderer Anzahl nur in Bremen, Bremerhaven, Hamburg und Kiel vorhanden, vom Raumgehalt entfällt auf sie nur in Bremerhaven ein erheblicher Anteil.

Über das *Dienstverhältnis der Besatzung* liegen ferner Angaben vor, aus denen sich ergibt, daß am 1. Januar 1904 unter der Gesamtbesatzung von 59 700 Mann 12 480 (20,9 pZt.) Schiffsoffiziere oder Personen in entsprechenden Stellungen und 47 220 (79,1 pZt.) Mannschaften sich befanden. Dem eigentlich seemännischen Personal gehörten an 31 534 Mann (52,8 pZt.), darunter 7725 Schiffsoffiziere und 23 809 Mannschaften, dem Maschinenpersonal 18 493 (31,0 pZt.), worunter 3863 Personen den Schiffsoffizieren gleich zu rechnen sind, und dem übrigen — zur Verpflegung, Bedienung, Aufwartung von Besatzung und Passagieren oder zu sonstigen Verwaltungszwecken bestimmten — Personal 9673 (16,2 pZt.), darunter 892 in den Schiffsoffizierstellungen gleichzuachtenden Stellungen befindliche Personen und 8781 Mannschaften. Die 12 701 Köpfe zahlende Besatzung der Segelschiffe bestand fast nur aus seemännischem Personal (12 615 Mann, darunter 2942 Offiziere und 9673 Mannschaften), und daneben waren auf Segelschiffen mit Hilfsmaschinen oder Hilfsmotoren noch 14 Mann (9 Offiziere und 5 Mannschaften) Maschinenpersonal vorhanden; dazu kamen 72 Mann sonstiges Personal (6 Offiziere und 66 Mannschaften, letztere größtenteils Zöglinge des Kadettenschulschiffs des Norddeutschen Lloyd). Auch die 953 Köpfe betragende Besatzung der Seeleichter umfaßte ebenfalls nahezu ausschließlich seemännisches Personal (924 Mann) und nur 29 sonstige Personen, darunter 2 Taucher und 27 Mannschaften zur Bedienung von Hilfskesseln für Dampfwinden und ähnliche Vorrichtungen. Unter der auf 46 046 Köpfe sich belaufenden Besatzung der Dampfschiffe waren 17 995 Mann

seemännisches Personal (4496 Offiziere und 13 499 Mannschaften), 18 479 Mann Maschinenpersonal (3854 Offiziere und 14 625 Mannschaften) und 9572 Mann sonstiges Personal (884 Offiziere und 8688 Mannschaften). Die nicht zu eigentlichen Handelszwecken dienenden Schiffe insbesondere führten zusammen 5199 Mann Besatzung, wovon dem seemännischen Personal 4200 Mann, dem Maschinenpersonal 908 Mann und dem übrigen Personal 91 Mann angehörten. Auf Segel-Fischerfahrzeuge entfielen hiervon 2325, auf Fischerdampfer 1556 Personen.

Wie aus einer weiteren Zusammenstellung über die *Veränderung der Besatzung* seit 1899 hervorgeht, ist die durchschnittliche Besatzung der Segelschiffe in dem ganzen Zeitraum beständig gesunken. Diese Verminderung erklärt sich zunächst daraus, daß der Abgang an Segelschiffen meist Schiffe größeren Raumgehalts betrifft (sämtliche Gattungen der dreimastigen, sowie die größeren Arten der zweimastigen Schiffe), die mit verhältnismäßig starken Besatzungen versehen sind. Sodann haben auch die Reedereien, um Ersparnisse an den Betriebskosten zu erzielen und um dem Wettbewerb der Dampfer leichter begegnen zu können, das Bestreben, durch Vereinfachung und Verbesserung der Takelung, sowie durch Verwendung und Vervollkommenung maschineller Hilfsvorrichtungen die Besatzungsziffer möglichst zu beschränken. Eine fortgesetzte Steigerung der durchschnittlichen regelmäßigen Besatzung haben die Seeleichter bis zum 1. Januar 1903 aufzuweisen, während im letzten Berichtsjahr eine geringe Verminderung zu verzeichnen ist. Die Zunahme seit 1899 ist dadurch entstanden, daß diese Fahrzeuge bei den zahlreichen Neubauten der letzten Jahre mit immer wachsenden Größenabmessungen zur Herstellung gelangt sind und zu ihrer sicheren Führung auf den ausgedehnten Reisen einer etwas reichlicher als früher bemessenen Besatzung bedürfen. Auch die durchschnittliche Besatzungsstärke der Dampfer hat seit 1899 eine erhebliche Steigerung erfahren, die zum größten Teil darauf zurückzuführen ist, daß in den letzten Jahren eine Anzahl sehr großer, für den überseeischen Personen- und Frachtverkehr bestimmter Schiffe in Zugang gekommen ist, die eine außergewöhnlich starke Besatzung führen.

Einer Übersicht über das *Alter der Schiffe* entnehmen wir, daß am 1. Januar 1904 unter 1622 Dampfern ein Alter hatten: 85 unter 1 Jahr, 198 zwischen 1 und 3 Jahren, 188 zwischen 3 und 5, 130 zwischen 5 und 7, 222 zwischen 7 und 10, 346 zwischen 10 und 15, 136 zwischen 15 und 20, 235 zwischen 20 und 30, 59 zwischen 30 und 40 und 40 zwischen 40 und 50 Jahren. Die Angaben über das Alter der Segelschiffe und Seeleichter geben kein einwandfreies Bild, weil sie von einander gesondert angegeben sind. Unter dieser Berücksichtigung ist zu bemerken, daß unter 2534 dieser Fahrzeuge ein Alter hatten: 90 unter 1 Jahr, 157 zwischen 1 und 3 Jahren, 213 zwischen 3 und 5, 171 zwischen 5 und 7, 183 zwischen 7 und 10, 438 zwischen 10 und 15, 274 zwischen 15 und 20, 455 zwischen 20 und 30, 273 zwischen 30 und 40, 180 zwischen 40 und 50, 84 über 50 Jahre und 16, deren Erbauungsjahr unbekannt war.

Zum Schluß noch die Mitteilung, daß am 1. Januar 1904 mit Chronometern versehen waren: von 2258 im Bestande nachgewiesenen Segelschiffen 312 = 13,8 pZt., von 1622 im Bestande nachgewiesenen Dampfschiffen 994 = 61,3 pZt.; am 1. Januar 1899 dagegen: von 2318 im Bestande nachgewiesenen Segelschiffen 428 = 18,5 pZt., von 1223 im Bestande nachgewiesenen Dampfschiffen 654 = 53,5 pZt. Hierunter befanden sich am 1. Januar 1899 94 Segelschiffe und 137 Dampfer mit je 2, sowie 3 Segelschiffe und 1 Dampfer mit je 3 Chronometern, am 1. Januar 1904 dagegen 98 Segelschiffe und 184 Dampfer, welche je 2 Chronometer, sowie 2 Segelschiffe und 2 Dampfer, welche je 3 Chronometer führten.

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Die Werft von Nüscke & Co., A.-G. »Stettin« erhielt von der Reederei Emil R. Retzlaff in Stettin den Auftrag auf einen neuen **Frachtdampfer** von **3400 T.** Ladefähigkeit. Das Schiff wird messen:  $80,6 \times 12,40 \times 6,20$  m. Eine Maschineanlage von 930 PS und 290 qm Heizfläche wird dem Dampfer eine Geschwindigkeit von 9 Knoten in beladenem Zustande erteilen.

Die A.-G. »Weser«, Bremen beabsichtigt die Anlegung von zwei weiteren **großen Helgen** und eine **Vortiefung des Werthafens**. Der Bremische Staat wird für die Werft Anlagen mit einem Kostenaufwande von 418 000 Mk. herrichten, die von der Werft zu verzinsen sind.

Die **Bootswerft von Heinrich Heidmann** in Hamburg konnte am 15. Juli auf ein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Auf ihr sind vorzugsweise Renn- und Kreuzerjachten, Segelboote, Jollen und in neuerer Zeit auch Motorboote gebaut worden. Eine gegenwärtig im Bau begriffene Segeljacht trägt die Baunummer 3022.

Die Hoffnungen, daß die **Differenzen der Kesselschmiede** auf den Werften von **Joh. C. Tecklenborg** und **G. Seeböck A.-G.** in Geestemünde-Bremerhaven mit den Werftleitungen beigelegt würden, und damit ein Übergreifen der Angelegenheit auf die hiesigen Werftbetriebe vermieden würde, hat sich leider als trügerisch erwiesen. Verhandlungen, die zwischen den Werften und den Arbeitern im Gange waren, haben zu keinem Ergebnis geführt. Demgemäß tritt, dem Beschluß des Arbeitgeberverbandes zufolge die angekündigte Aussperrung der Arbeiter der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik und der Aktien-Gesellschaft »Weser« in Kraft. Bei der ersten kommen etwa 550 Mann in Frage, die entlassen wurden, da sie keine Kündigung haben. Die Aktiengesellschaft hat annähernd 2500 Arbeiter entlassen.

In Großbritannien wurden während der letzten sechs Monate 333 Schiffe mit 721 278 T. fertiggestellt, gegen 327 Schiffe mit 578 921 T. in der ersten Hälfte des Vorjahres. 250 Schiffe mit 565 343 T. in 1903. 289 Schiffe mit 608 533 T. in 1902. 265 Schiffe mit 725 472 T. in 1901 und 281 Schiffe mit 611 292 T. in 1900.

Der durch die Tagespresse bekannt gewordene Rücktritt des **Herrn Kommerzienrat Stahl** vom Amte des Vorsitzenden des Aufsichtsrats vom Stettiner Vulkan, steht mit dem Plane der Hamburger Zweigniederlassung der Werft in keinem erkennbaren Zusammenhang, ist vielmehr begründet durch das vorgeschrittene Alter — 66 Jahre — des Herrn Stahl.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Der Hamburger Senat beantragte bei der Bürgerschaft die Bewilligung von 4 900 000 Mk. für den Neubau der St. Pauli-Landungsbrücken. Das Neubauprojekt umfaßt eine Erweiterung und Regulierung des Landungsplatzes und seiner Zufahrtsstraßen.

**Arbeiterverhältnisse in Emden.** In der Kontroverse, die sich in letzter Zeit über die Arbeiterverhältnisse im Hafen von Emden entsponnen hat, schreibt man uns noch aus Hamburger Reederkreisen, daß Mißstände im Hafen von Emden nur vorübergehend vorgekommen sind und daß die Erwartung

berechtigt ist, daß sich die Verhältnisse in Emden weiterhin durchaus normal entwickeln werden. (Neue Hbg. Börsenhalle.)

Die Hamburger Reedereifirma **Monzell & Co.** hat die von der Firma **F. Lambert & Co.** in Antwerpen betriebene **Sphinx Line**, welche eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen dem Kontinent und der Levante, Ägypten und den Häfen des Roten Meeres unterhält, im Interesse einer weiteren Ausgestaltung dieses Verkehrs übernommen.

In einer außerordentlichen Generalversammlung der **Stettin-Stolper Dampfschiffahrts-Gesellschaft** wurde beschlossen, das Aktienkapital um 50 pZt. durch Abstempelung der Aktien auf den halben Wert zur Deckung des Verlustes laut Abschluß 1904 herabzusetzen. Der Eventualantrag auf Liquidation der Gesellschaft wurde dadurch gegenstandslos.

Dem Hamburg-Amerika Liner »**Ambrisa**« wurde für Bergung des mit 1000 Pilgern besetzten englischen Dampfers »**Assouan**« vom Admiraltätsgericht die Summe von 1600 £ als Bergelohn zugesprochen. »**Ambrisa**« hatte das englische Schiff auf 22° 41' Nord und 37° 51' Ost, wo es mit niedergebrochener Maschine gesichtet wurde, angefaßt und während unruhigen Seeganges nach Suez gebracht.

Die Untersuchung über den unaufgeklärten Tod eines **Timmers** gab dem Seeamt zu Hamburg zu dem Ausspruch Anlaß, daß der Mann am Tage vor seinem Verschwinden von dem zweiten Maschinisten **M.** mißhandelt worden ist und daß diese Mißhandlung den obnein durch Krankheit und recht schwere Arbeit in der tropischen Hitze deprimierten Mann dazu gebracht hat, freiwillig den Tod zu suchen. Die Führung des Maschinenjournals ist insofern mangelhaft, als nicht eingetragen worden ist, wie oft das Maschinen- und Heizpersonal doppelte Wachen hat gehen müssen. Die Akten sollen der Staatsanwaltschaft zugesandt werden.

In seinem Spruche über ein durch Selbstentzündung entstandenes Feuer erklärt das Seeamt zu Hamburg, daß an der Stauung der Ladung im allgemeinen nichts auszusetzen war, jedoch wird dringend empfohlen, solche zur Selbstentzündung neigenden Waren, soweit es möglich ist, in der Nähe der Luken an leicht zugänglicher Stelle zu verstauen.

### Ausland.

Das englische Fremden-gesetz (**Aliens Bill**) soll bis zum 19. Juli in dritter Lesung angenommen sein. Hinter dem Regierungsentwurf, wie er auf S. 307/309 bekanntgegeben ist, steht die Mehrheit des Parlaments.

Von San Francisco aus soll durch starke Schlepper ein 10 Millionen Fuß Stämme enthaltendes Floß nach Shanghai geschleppt werden; eine Reisedauer von 70 bis 80 Tagen ist in Aussicht genommen. Gegen diese Art der Schifffahrt sollte Jeder protestieren, der im Vorhandensein treibender Wracks eine Gefahr für Leben und Eigentum auf See erblickt. Das Mißlingen des gedachten Planes, die Zertrümmerung des Flosses aus irgend welchen Ursachen erzeugt eine ungeheure Menge treibender, die Schifffahrt gefährdender Gegenstände.

In einer Sitzung des »**Mersey Docks and Harbour Board**« zu Liverpool wurde ein Antrag eingebracht, in dem das »**Works Committee**« sich für die Notwendigkeit neuer Hafenanlagen ausspricht. Diese Hafenanlagen sollen mit einem

Kostenaufwände von 4 027 500 Lstr. errichtet werden und sehen die Anlage von 2 neuen Häfen mit den entsprechenden Zugängen vom Flusse aus vor.

Die Cunard Line hat bei der ungarischen Regierung die Erlaubnis erwirkt, für den nächsten Termin den Dampfer »Ultonia« ausfallen zu lassen, weil für ihn voraussichtlich keine Reisenden vorhanden gewesen wären; auch die letzten Dampfer der Cunard Fiume American Line mußten beinahe leer die Reise von Fiume antreten.

### Vermischtes.

**Gesundheitliche Vorschriften der Seemannsordnung.** Das zu Berlin am 8. Juli 1905 ausgegebene 29. Stück des Reichs-Gesetzblattes enthält unter:

Nr. 3146 Bekanntmachung, betreffend die Untersuchung von Schiffsteuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste. Vom 1. Juli 1905;

Nr. 3147 Bekanntmachung, betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen. Vom 2. Juli 1905.

Nr. 3148 Bekanntmachung, betreffend Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen. Vom 3. Juli 1905.

**Über die Verpflichtung der Mitglieder der Baltic and White Sea Conference** teilt ihr Vorsitzender in einem Rundschreiben mit, daß eine mißverständliche Auffassung über die Verpflichtungen von Reedern, die der Vereinigung gegenwärtig beitreten, vorzuherrschen scheint. Der Vorsitzende erklärte daher, daß, solange das Statut der Vereinigung nicht festgesetzt und von den Mitgliedern in gehöriger Weise genehmigt ist — und dies kann vor der nächsten Konferenz im Oktober/November nicht geschehen — die Mitgliedschaft keine anderen Verpflichtungen mit sich bringt, als diejenigen, die bereits im Februar hinsichtlich der Minimalraten und der Gültigkeit und der Dauer der Mitgliedschaft eingegangen sind. Alle Mitglieder also, die den Satzungen, die die Konferenz im Oktober oder November festsetzt, nicht beistimmen wollen, können alsdann aus der Vereinigung austreten. Bei der Anmeldung ist lediglich der Brutto-Tonnengehalt aller Dampfer anzugeben; die in der Ostsee beschäftigte Tonnage wird weiterhin festgestellt werden.

**Die größten Ozeandampfer der Welt.** Der wieder stattlich erweiterte neueste Band des »Nauticus«, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, teilt zum ersten Male neben dem ausführlichen Verzeichnis aller deutschen Handelsfahrzeuge über 1000 Registertons brutto auch eine vergleichende Liste der über 12 000 Registertons großen Handelsdampfer aller Nationen mit. Eine ungemein interessante Tabelle, an der von den seefahrenden Nationen mit mehreren Schiffen nur England, Deutschland, Nordamerika und Holland, mit je einem Schiff Frankreich und Belgien teilhaben. Insgesamt werden 56 Dampfer dieser für unsere Zeit so charakteristischen Art aufgezählt, und diese Flotte von Riesendampfern repräsentiert einen Rauminhalt von 840 521 Registertons brutto. Zum Vergleich sei bemerkt, daß Italien insgesamt über eine Seedampferflotte von 735 000 Registertons brutto, die Hamburg-Amerika Linie über einen Schiffspark von 733 137 Brutto-Registertons (333 See- und Hilfsfahrzeuge) verfügt. Von dem Geschwader der Riesenschiffe führen die englische Flagge 31 (465 494 Tons), die deutsche Flagge 14 (215 885 Tons), die der Vereinigten Staaten 6 (94 514 Tons), die holländische Flagge 3 (37 610 Tons). Englands größte Handelsschiffe sind die Dampfer »Adriatic« und »Baltic« mit je 23 763 Brutto-Registertons, beide der White Star Line gehörig, wie überhaupt diese Reederei die meisten Riesenschiffe der genannten Art ihr eigen nennt, zu-

sammen nicht weniger als 15. Ihr zunächst kommt als Eigentümerin größter Schiffe die Hamburg-Amerika Linie mit 9 Fahrzeugen über 12 000 Tons, und ihr im bevorstehenden August vom Stapel laufender Dampfer »Kaiserin Auguste Victoria« besitzt den Ruhm, den größten Rauminhalt von allen Dampfern der Welt zu haben: 25 000 Registertons. Die fünf übrigen deutschen Riesendampfer gehören bis auf einen (»Kaiser Friedrich«, Firma Schichau, Elbing) dem Norddeutschen Lloyd. Unter den deutschen Riesendampfern finden sich auch die schnellsten Dampfer der Welt (»Deutschland«, »Kaiser Wilhelm II.« etc.). Unter nordamerikanischer Flagge hat den größten Rauminhalt der Dampfer »Dakota«, nämlich 21 000 Tons. Holland besitzt nur drei Schiffe von je 12 500 Tons, der französische Dampfer »La Provence« mißt etwa 15 000, der belgische Dampfer »Vaderland« 12 018 Tons. Die beiden englischen Dampfer »Victorian« und »Virginian«, die zu den kleinsten der Riesenschiffe gehören, sind Turbinendampfer.

**Die Welthandelsflotte am 30. Juni 1905.** Nach Lloyds Register bestand die Weltflotte 1905 aus 29 756 Schiffen mit 36 000 893 Tons gegen 29 290 Schiffe mit 34 789 189 Tons in 1904. Die Zunahme beträgt also 466 Schiffe mit 1 211 704 Tons. Die Seglerflotte zählte 1905 10 603 Schiffe mit 6 037 501 Tons gegen 10 823 Schiffe mit 6 156 505 Tons in 1904, Abnahme 220 Schiffe mit 119 004 Tons. Die Dampferflotte hatte 1905 19 153 Schiffe mit 29 963 392 Tons gegen 18 467 Schiffe mit 28 632 648 Tons, Zunahme 686 Schiffe mit 1 330 744 Tons.

### Auswanderung über Hamburg und Bremen im I. Halbjahr 1905.

Hamburg:	Personen	davon Deutsche
1905.....	80 591	7 539
1904.....	69 353	8 899
1903.....	86 480	10 554
1902.....	72 469	8 535
1901.....	47 226	6 096
Bremen:		
1905.....	121 384	7 490
1904.....	63 698	7 458
1903.....	97 008	8 096
1902.....	82 041	6 743
1901.....	65 742	4 579

**Flaggenscheine für Eiserner Kreuz-Flaggen.** Das Recht zur Führung der Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz ist beigelegt worden: 1) dem Kapitänleutnant der Reserve Schwamberger mittels Flaggenscheins Nr. 130 für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer »Meteor«; 2) dem Oberleutnant zur See der Reserve Mützell mittels Flaggenscheins Nr. 131 für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer »Caledonia«; 3) dem Oberleutnant zur See der Reserve Block (Franz) mittels Flaggenscheins Nr. 132 für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer »Admiral v. Tirpitz«.

**Einige Hauptartikel des hamburgischen Seehandels im Jahre 1904.** Gelegentlich eines Besuches, den die Studierenden der kölnischen Handels-Hochschule im Juni dem Hamburg-Hafen abstatteten, überreichte die Hamburg-Amerika Linien deren Schiffe und Hafenanlagen in erster Linie besichtigt wurden, eine kurze statistische Übersicht, die Hamburg-Bedeutung als Schiffs- und Handelsplatz nach den neuesten Hauptzahlen der hamburgischen Hafen-, Schiffs- und Handelsstatistik zur Darstellung bringt. Durch das Entgegenkommen des Handelsstatistischen Bureaus war es möglich, in dieser Übersicht unter anderem bereits die Ein- und Ausfuhrwerte der Hauptartikel des hamburgischen Seehandels im Jahre 1904 zu veröffentlichen. Hiernach wurden in Hamburg



während des genannten Jahres eingeführt: Getreide für rund 195 498 000 Mk., Kaffee für 154 034 000 Mk., Wolle für 151 183 000 Mk., Baumwolle für 119 707 000 Mk., Salpeter für 91 596 000 Mk., Gummi für 77 236 000 Mk., Ölrüsse und Kopa für 61 892 000 Mk. Die Ausfuhr bezifferte sich in Zucker und Raffinaden auf 204 836 000 Mk., in Baumwollen- und Strumpfwaren auf 115 334 000 Mk., in Maschinen und Maschinenteilen auf 75 431 000 Mk., in feinen Eisenwaren auf 69 863 000 Mk. und in Wollen- und Halbwollenwaren auf 60 255 000 Mk.

**Ladungsverzeichnis in finnischen Häfen.** Der Kaiserliche Senat für Finnland hat bestimmt, daß auch für das Jahr 1905 bis auf weiteres ausländischen Schiffsführern, welche einen finnischen Hafen nur gelegentlich anlaufen, die Erleichterung gewährt wird, das in § 2 des geltenden Zollgesetzes erwähnte Ladungsverzeichnis (gegebenfalls) auch erst nach der Ankunft in dem finnischen Hafen aufzustellen, sofern sich aus den Schiffspapieren die zur Aufstellung des Ladungsverzeichnisses erforderlichen Angaben entnehmen lassen. Das Ladungsverzeichnis muß jedoch innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft im Hafen aufgestellt sein, und die (Zoll-) Besichtigung des Schiffes darf nicht erfolgen, bevor das Ladungsverzeichnis abgeliefert worden ist.

**Transatlantische Post.** Ein Ausweis der englischen Postverwaltung bezeichnet als schnellste Dampfer in den einzelnen Monaten des Jahres 1904 ausgehend und einkommend die folgenden Schiffe:

Nach New York:	Tg.	St.	M.
Januar: »Lucania«	6	6	35
Februar: »Campania«	6	8	40
März: »Lucania«	6	4	25
April: »Lucania«	6	4	15
Mai: »Lucania«	6	2	16
Juni: »Lucania«	6	2	40
Juli: »Campania«	6	3	15
August: »Campania«	5	21	33
Septbr.: »Campania«	5	17	8
Oktober: »Campania«	5	17	57
Novbr.: »Lucania«	5	19	25
Dezbr.: »Campania«	6	5	26
Von New York:	Tg.	St.	M.
Januar: »Kaiser Wilhelm II.«	6	0	16
Februar: »Kaiser Wilhelm der Große«	5	21	58
März: »Kronprinz Wilhelm«	5	19	3
April: »Deutschland«	5	16	50
Mai: »Deutschland«	5	16	30
Juni: »Kaiser Wilhelm II.«	5	15	58
Juli: »Kaiser Wilhelm II.«	5	18	1
August: »Kaiser Wilhelm II.«	5	16	3
Septbr.: »Kaiser Wilhelm II.«	5	14	25
Oktober: »Kaiser Wilhelm II.«	5	12	48
Novbr.: »Kaiser Wilhelm II.«	5	15	58
Dezbr.: »Campania«	5	19	5

Zu bemerken ist, daß auf der Ausreise die englischen Dampfer die Post in Queenstown an Bord nehmen und somit einen erheblichen Vorsprung vor den deutschen und amerikanischen haben, die ihre Post in Southampton erhalten. Auf der Rückreise liefern umgekehrt die deutschen Dampfer die Post in Plymouth, die Cunard-Dampfer die Post in Queenstown ab.

### Prüfungswesen.

Donnerstag, den 31. August d. J., 8 Uhr morgens, beginnt in Papenburg eine Prüfung für Schiffer auf großer Fahrt und für Seesteuerleute, an die sich eine Prüfung in Maschinenkunde und eine solche in Gesundheitspflege auf Seeschiffen anschließen wird. Meldungen dazu nimmt bis zum 30. August der Navigationslehrer Herr Spillmann in Papenburg entgegen.

Freitag, den 15. September d. J., 8 Uhr morgens, beginnt in Timmel eine Prüfung für Seesteuerleute, an die sich eine

Prüfung in Gesundheitspflege auf Seeschiffen anschließen wird. Meldungen dazu nimmt bis zum 14. September der Navigationslehrer Herr Köhler in Timmel entgegen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 6. Juli abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 4 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Es wurde das *Navigationsschulwesen* besprochen und war die Versammlung der Ansicht, daß es von großem Werte sei, daß dahin gestrebt werde, auf sämtlichen Navigationsschulen Deutschlands eine einheitliche Rechnungsmethode, sowie gleiche nautische Bücher dem Unterrichte zu Grunde zu legen. Auch könnten im allgemeinen höhere Anforderungen an die Schüler zum Bestehen der Examina gestellt werden. Es würde dies wohl auch in der Hinsicht von Vorteil sein, daß dadurch dem Überfluß an Schiffsoffizieren etwas abgeholfen würde. Es sei nicht zu verstehen, wie von Seiten der Ostseereedereien über Mangel an Schiffsoffizieren geklagt werden könne. Wenn dort einigermaßen Gage bezahlt werden würde, die Verpflegung und Behandlung die eines Schiffsoffiziers würdig sei, so ließen sich immer Schiffsoffiziere finden, die dort ihren Lebensunterhalt suchen würden.

## Büchersaal.

### Studien zur modernen Entwicklung der Seefrachtverträge.

Von Dr. Wüstendörfer, Verlag von O. V. Böhmert, Dresden 1905. Preis Mk. 2.—. Mitteilungen der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung. Frankfurt a. M.

Die intimen Zusammenhänge zwischen Wirtschaftsentwicklung und Rechtentwicklung auf dem Gebiete des modernen Seefrachtverkehrs aufzudecken, die ökonomischen Triebkräfte und Unterströmungen bloßzulegen, die hier auf die Fortbildung unseres privaten Seerechts einwirken, ist das Ziel der Untersuchung, in deren einleitenden Teil I die seewirtschaftlichen Grundlagen der Rechtentwicklung behandelt werden. Aus unmittelbarer Beobachtung der Praxis geschöpft, will dieser einleitende Teil in knappster Fassung einen Überblick über die grundlegenden Tatsachen der Wirtschaftsentwicklung geben, unter andeutendem Hinweis auf die parallel laufenden Rechtserscheinungen, deren eingehende Würdigung vom formaljuristischen wie vom wirtschaftspolitischen Standpunkte aus im weiteren Verlauf der Untersuchung erfolgen soll.

»Eine Nordlandfahrt« von Albert Halbe, ist der Inhalt des Heft 4 der Deutschen Alpenzeitung, V. Jahrgang. Das ganze Heft ist einer vorjährigen, mit der »Prinzessin Viktoria Luise«, einem Vergnügungsdampfer der Hamburg-Amerika Linie, ausgeführten Norwegenreise gewidmet. Die Form und der Inhalt des Textteiles unterscheiden sich wesentlich und vorteilhaft von den zahlreichen Reiseskizzen über die Schönheiten des norwegischen Küstenlandes. Albert Halbe hat mehr gesehen, hat feiner beobachtet, als die meisten der Mitreisenden. Seine Betrachtungen, deren Wirkung auf den Leser durch zahlreiche Aufnahmen und besonders durch drei Kunstblätter erhöht wird, werden denjenigen, welche das genannte Gebiet schon aus eigener Anschauung kennen gelernt haben, die dort gewonnenen Eindrücke wieder auffrischen und vertiefen, insbesondere auch werden sie jedem, der das eigenartige Gebiet erst kennen lernen will, als Ratgeber und Führer sehr willkommen sein.

## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

### Befuerung der Flensburger Förde; Einziehung und Wiederauslegung der Ostseefeuerschiffe.

Auf die Eingabe des Verbandes an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in dieser Angelegenheit ist die folgende Antwort der Herren Minister für Handel und Gewerbe und für öffentliche Arbeiten eingegangen:

»Auf die an mich, den Minister der öffentlichen Arbeiten, gerichtete Eingabe erwidern wir dem Verbands ergebenst, daß die Verbesserung der Befuerung der Flensburger Förde und ihrer Zufahrtstraßen von uns dauernd im Auge behalten wird. Ein wesentlicher Fortschritt in dieser Richtung ist schon zu gewärtigen, sobald das Feuer bei Alt-Pöhl in Betrieb genommen wird und die Verstärkung des Schleimünder Feuers erfolgt ist. Die angeregte Auslegung eines Feuerschiffs am Breitgrund halten auch wir zwar für wünschenswert. Sie erscheint jedoch angesichts der erwähnten Maßnahmen zurzeit noch nicht so dringlich, daß die dafür erforderlichen bedeutenden Geldmittel unter Zurücksetzung anderer wichtigerer Aufgaben alsbald bereit gestellt werden müßten. Die Verlegung des Kalkgrundfeuerschiffs nach dem Breitgrund ist aus verschiedenen Rücksichten nicht tunlich.

Was den zweiten Punkt der Eingabe angeht, die Einziehung und Wiederauslegung der Ostseefeuerschiffe betreffend, so habe ich, der Minister der öffentlichen Arbeiten, bereits aus Anlaß einer gleichen Vorstellung des Deutschen Nautischen Vereins die Behörden angewiesen, den hierauf bezüglichen Wünschen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Soweit das Feuerschiff Fehmarnbelt in Betracht kommt, wird nach der Fertigstellung eines eisernen Reservefeuerschiffes, sowie eines eistüchtigen Seezeichendampfers die Einziehung zur Winterzeit voraussichtlich seltener und nicht mehr so frühzeitig notwendig werden.

Für das Feuerschiff Adlergrund ist das Reichs-Marine-Amt zuständig.«

### Hamburg's Privatwohlthätigkeit.

Ein Mitglied des Hamburger Seeschiffer-Vereins schreibt: »Unter obigem Titel hat der »Hamburger Correspondent« am 28. Juni den Jahresbericht der Aufsichtsbehörde für die milden Stiftungen pro 1904 veröffentlicht und insbesondere die Personen namhaft gemacht, welche mildtätige Stiftungen veranlassen. Es sind dreizehn neue Stiftungen zur Kenntnis der Behörde gelangt und unter ihnen ist nur eine (*Dana und Minna Fuhrmann-Stiftung*), welche der hilfsbedürftigen Seeleute gedenkt. Nun ist mir allerdings bekannt, daß nicht alle milden Stiftungen bei der Aufsichtsbehörde angemeldet werden, und daß, um mit dem »Correspondenten« zu sprechen, »von demjenigen, was Vereinigungen u. s. w., sowie mildherzige Privatpersonen tun, gelangt selbstverständlich nur ein verhältnismäßig geringer Bruchteil in die Register der Aufsichtsbehörde« — aber dessenungeachtet meine ich, daß der hilfsbedürftige Seemann und seine Angehörigen am wenigsten in Hamburg durch milde Stiftungen bedacht werden. Ist Das nicht merkwürdig, handelt es sich doch um die Mitglieder eines Standes, der neben dem der Reeder wohl der Stärksten an dem Emporblühen der alten Hansestadt von jeher beteiligt war?! Man weise hier nicht auf bestimmte Kassen hin, die jede nach ihrem Vermögen dazu beitragen, Not und Elend unter Seeleuten zu lindern. Das sind Institutionen, deren Zweck ja eben nur erfüllt werden kann, wenn wohlhabende Hamburger Reeder und Kaufherren ihrer durch Schenkungen oder Legate zur Verwendung für hilfsbedürftige Seeleute gedenken. Aber wie wenig, wie bitterwenig geschieht Das und wie sehr groß ist die Anzahl Derjenigen, auch unter Kapitänen und ihren Angehörigen, die sich in kümmerlichster Weise durchs Leben schlagen müssen.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 29.

Hamburg, den 22. Juli.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Schifffahrt und Handel. — Historischer Werdegang der hamburgischen »Kasse der Stücke von Achten«. — § 553 a und 554 des Handelsgesetzbuches. — Westindische Orkane. — Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe. (Fortsetzung). — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Die gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung,

deren Erscheinen in letzter Nummer bekanntgegeben wurde, zeigen zwar in erfreulicher Weise, daß einzelnen Einwänden Sachverständiger gegen den undurchführbaren Inhalt der ersten beiden Entwürfe Rechnung getragen, daß aber noch eine ganze Reihe Vorschriften, unbekümmert um die an ihnen früher geübte Kritik, unverändert gelassen worden ist. Auf sie hier im einzelnen einzugehen, können wir unterlassen, da hinter ihnen der Bundesrat steht und was auch immer an Bestätigung oder Verurteilung laut wird, eine Abänderung uns erste doch ausgeschlossen wäre. Daß das auf den 1. Oktober 1905 bzw. 1. Januar 1906 festgesetzte Inkrafttreten der neuen Vorschriften den bisherigen weiteren Belastungen für die Reederei hinzufügt, wissen die Betroffenen und sie haben sich auch wohl allmählich mit diesem Gedanken vertraut gemacht. Gemildert wird ein Teil der Härten durch die Bestimmung, daß Vorschriften, deren Verwirklichung bauliche Veränderungen zur Folge haben müßte, nur für Schiffe galten, deren Bau nach dem 1. Oktober 1905 in Auftrag gegeben wird. Bedeuten somit die neuen Bestimmungen für die Reeder eine erneute Inanspruchnahme ihres Geldbeutels, stellen also ein weiteres Glied in der endlosen Kette sozialpolitischer Maßnahmen zugunsten der Schiffsmannschaft dar, so haben sie, wie die meisten Gesetze und Verordnungen, für den Kapitän

die Eigenschaft, seinen Wirkungskreis zu erweitern und seine Verantwortungslast zu vermehren. Sagt doch der § 15 der »Bekanntmachung betr. die Logis-, Wasch- und Baderäume, sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft« in bezeichnender Weise, daß für die vorschriftsmäßige Herstellung der in den Vorschriften vorgesehenen Räume und Einrichtungen der Reeder, für ihre vorschriftsmäßige Behandlung und Benutzung der Kapitän zu sorgen hat. Daß sich manche der dem Kapitän in Aussicht gestellten neuen Verpflichtungen nur schwer erfüllen lassen, mögen zwei Beispiele zeigen. Nach § 7 Abs. 4 der »Bekanntmachung betr. die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste« soll der Kapitän die Bescheinigungen über den Ausfall der Untersuchungen auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen vor der Abfahrt einer sorgfältigen Durchsicht unterziehen. Weshalb? Um Fälschungen in der Unterschrift der Bescheinigung aufzudecken, denn um etwas anderes kann es sich doch kaum handeln? Also Graphologie; ein neues Prüfungsfach für Schifferschüler. Dann § 1 Nr. 8 Abs. 3. Nach ihm soll das Kojenzeug tunlichst häufig gründlich gelüftet, gereinigt und, sofern erforderlich, desinfiziert werden. Mit welchen Scheerereien und Unannehmlichkeiten für den Kapitän ist die doch ausschließlich in der Freiwache vorzunehmende Ausführung dieser Bestimmung verbunden! Anerkennung verdient schließlich die Beachtung der Vorschläge aus Interessenten-



kreisen bei der Feststellung der »Bekanntmachung betr. Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen«. Ist hier doch insofern auf die tatsächlichen Bedürfnisse Rücksicht genommen, als die Schiffe in der Küstenfahrt von der Mitnahme solcher Medikamente befreit worden sind, die sie niemals Gelegenheit erhalten, zu verwenden. — Alles in Allem genommen, sehen wir in den neuen Vorschriften ein weiteres Zeichen von Fürsorge des Staates für die Schiffsleute. Wenn auf irgend einem Gebiete, hier marschiert Deutschland tatsächlich an der Spitze aller Kulturnationen. Glaubt aber das Reich sich damit den Dank Derer erworben zu haben, denen die Bestimmungen zum Segen gereichen werden, es wäre ein verhängnisvoller Irrtum. Die den deutschen Schiffsleuten vom Seemannsverband vorgesetzte Lektüre redet eine andere Sprache und leider gibt es immer noch Leute, die sie ernst nehmen.

#### Die Forderung nach obligatorischer Einführung eines zweiten Topplichtes

wird anscheinend in immer weiteren Kreisen als berechtigt erkannt. Die Leser wissen aus Kundgebungen deutscher, englischer und norwegischer Fachvereinigungen, daß ein eigentlicher Widerstand gegen die Idee überhaupt nicht geäußert worden

ist, Meinungsverschiedenheit herrscht nur über die Grenzen, welche nach unten hin gezogen werden sollen: ob die obligatorische Einführung allen Schiffen von mindestens 45 m Länge (Art. 11 Abs. 2 Ankerlichter) zugemutet werden darf. Wir haben etwaige Bedenken aus den hier früher angeführten Gründen verneint und sind in unserer Auffassung durch die in der Zwischenzeit laut gewordenen Äußerungen bestärkt worden. Neuerdings ist nun die Frage dem Repertoire einer Instanz einverleibt, deren Vertreter besonderen Anspruch auf Sachkunde haben. Auf den unter dem Namen Technical Nautical Meeting bekanntgewordenen Zusammenkünften nautisch und technisch gebildeter Sachverständiger der großen nordatlantischen Linien ist der Gegenstand zur Erörterung gekommen. Zwei Herren, Kapt. Theile von der Hamburg-Amerika Linie und Kapt. Murray von der White Star Linie, haben sich bereit erklärt, Material zu sammeln und das Ergebnis ihrer Forschungen in einer Denkschrift niederzulegen. Wir sehen damit einem sehr wertvollen Beitrag zur Topplichtfrage entgegen und dürfen hoffen, daß die hier wiederholt als notwendig ausgesprochene Rücksichtnahme auf lange Schiffe mit zwei Masten von den beiden Herren mit ihrer großen Erfahrung gerade auf diesem Gebiet eingehend geprüft werden wird.

### Schiffahrt und Handel.

Von B. Haldermann, Hamburg.

In den Anfängen des überseeischen Handels lagen Schiffahrt und Handel in einer Hand, der Kaufmann war zugleich Reeder, Schiff und Ware beides sein Besitz. In der modernen Dampfschiffahrt kommt das kaum mehr vor, an die Stelle des Eigentums am Schiff ist beim Kaufmann das zeitweilige Verfügungsrecht über den ganzen Schiffsraum oder einen Teil durch Charter oder Konnossement getreten. Nur in der Segelschiffahrt scheint neuerdings die Entwicklung auf diesem Gebiete wieder rückwärts gehen zu wollen. Wenigstens kommt man zu dem Schluß, daß eine gewisse Tendenz der Annäherung zwischen der Segelschiffsreederei und dem Warengeschäft besteht, wenn man sieht, daß Ankäufe von Segelschiffen durch große Warenfirmen — in den letzten Monaten in zwei Fällen, z. B. durch eine große Hamburger Salpeterfirma — erfolgen, und daß sogar eine Hamburger Segelschiffsreederei, die *Reederei A.-G. von 1896*, durch ihre Aktionäre sich ausdrücklich das Recht hat bestätigen lassen, Warengeschäfte zu treiben, nachdem die Verwaltung im vorigen Jahre bereits einmal mit gutem Gewinn dazu übergegangen war, Salpeter für eigene Rechnung zu fahren. Daß andere hiesige Reedereien das seit Jahren tun, ist bekannt, und zwar tun sie das an-

scheinend mit gutem Erfolg, denn gerade im Besitz solcher Reedereien befinden sich Segelschiffe schönsten und größter Art. Die Erfahrungen der Reederei A.-G. von 1896 werden vielleicht zeigen, ob ein derartiger kombinierter Betrieb sich für weitere Kreise unserer Segelschiffsreederei eignet, oder ob dazu eine besonders große Kapitalkraft, besonders gute Verbindungen drüben usw. gehören.

Im übrigen können die Freunde des »neuen Systems« darauf verweisen, daß eine enge Verbindung zwischen Schiffahrt und Handel in mancher Hinsicht doch bereits existiert. Daß gelegentlich eine Exportfirma eine ganze Ladung mittels gecharterten Schiffes nach der Westküste sendet, darin liegt noch nicht soviel System; die in Zeiten guten Geschäftsganges sehr beträchtlichen Segler-Expeditionen nach Südafrika — wohin in der Zeit der letzten großen Konjunktur eine große Anzahl Segler gleichzeitig ludeten — sowie nach Australien stellen dagegen ein ausgebildetes System dar, bei dem auch die Verladung eigener Waren eine Rolle spielt. Nebenbei bemerkt ist auch diese Erscheinung bezeichnend für die im übrigen auch genügend bekannte Tatsache, daß die hamburgische Schiffahrt von einem starken Eigenhandel des Platzes alimentiert wird; eine Tatsache, die Hamburg eine über-

ragende Bedeutung vor seinen Konkurrenzhäfen z. B. an der Rheinmündung, die viel mehr Speditiousplätze sind, sichert.

Fragt man nun nach den Gründen, die jene eingangs erwähnten Transaktionen veranlaßt haben und zu einer solchen Kombination von Schifffahrt und Handel führen können, so liegen sie ziemlich nahe. Die erwähnte Salpeterfirma wird vermutlich einen Vorteil dabei sehen, daß sie ihre großen Importe mehr oder minder auf eigenen Schiffen besorgt, und wenn die genannte Hamburger Reederei sich zu Waarengeschäften entschließt, so geschieht das, wenn auch wohlerwogen, doch »der Not gehorchend«. Trotz Segelschiffsreeder-Union hat auch das vorige Jahr, wie die Abschlüsse gezeigt haben, für unsere Segelschiffsreedereien ungünstig, zum Teil verlustreich abgeschlossen; diese Verluste kommen allerdings zum Teil auf Konto 1903 begonnener Reisen und der s. Zt. außergewöhnlich ungünstigen Verhältnisse in San Francisco und Umgegend. Auch jetzt sind die Verhältnisse noch weit davon entfernt, glänzend zu sein, wenn auch kleine Besserungen der Frachten erzielt sind. Außerdem drückt unsere Reedereien auch an anderer Stelle der Schuh, wie der jüngst durch die Presse gegangene »Notschrei« über die Belastung durch Krankenversorgung und dergl. zeigt. Auf die Länge der Zeit haben ja nun alle Frachten eine Tendenz zum Sinken und für die Segelschiffe wird das doppelt empfindlich, weil sie doch nicht so wie die Dampfer in der Lage sind, durch technische Fortschritte mit dieser Tendenz Schritt zu halten. Darum hat man ja die Behauptung

aufgestellt, daß die Segelschiffsreederei verschwinden müsse, daß sie in absehbarer Zeit nur noch aus Schulschiffen bestehen werde.

Unseres Erachtens ist diese Behauptung zur Zeit noch vorzeitig. Durch eine übermäßige Belastung kann allerdings nicht nur dem kleinen, sondern auch dem großen Reeder die Lust und der Mut verloren gehen, noch länger die Segelschiffsreederei zu betreiben, zumal es bequemer scheint, verdienstvoller »managing owner« für die bei uns immer zahlreicher werdenden Trampdampfer zu sein. Daß ein Verschwinden der Segelschiffsreederei außerordentlich bedauerlich wäre, braucht an dieser Stelle nicht auseinandergesetzt zu werden. Aber der Menscheng Geist ist erfinderisch und die Not findet neue Formen, in denen das alte Geschäft weiter existieren kann. Die im Vorstehenden besprochene Kombination von Schifffahrt und Warenhandel ist vielleicht eine solche neue Form, in der die Segelschiffahrt erhalten werden kann, und wenn diese Form für kleine Betriebe ungeeignet erscheint, so werden sich vielleicht Fusionen und Zusammenschlüsse vollziehen, die wieder lebensfähige Gebilde erzeugen, und man wird nicht genötigt sein, die Subventionskrücke bei uns einzuführen, die in Frankreich ja doch nichts genützt hat. Unseres Erachtens spricht Vieles dafür, daß die Entwicklungstendenz in der Segelschiffahrt zur Schaffung größerer Betriebe durch Zusammenschluß, zur Aufnahme des Waarengeschäftes durch die Reedereien oder zu einem zunehmenden Reedereibetrieb seitens großer Warenfirmen gehen wird.

### Historischer Werdegang der hamburgischen „Kasse der Stücke von Achten“.

Der wegen einer Satzungsänderung notwendig gewordene Neudruck der Satzung gab dem Vorstand Anlaß, eingehendere Forschungen über die Historie der Kasse anzustellen. Den bisherigen Versuchen nach dieser Richtung hatten sich insofern Schwierigkeiten entgegengestellt, als wertvolle Urkunden über die Entstehungsgeschichte der Kasse durch die große Feuersbrunst im Jahre 1842 vernichtet worden waren. Durch das freundliche Entgegenkommen des Herrn Senatssekretärs Dr. Hagedorn, als dem Leiter des hamburgischen Staatsarchivs, sind nun die nachfolgenden Angaben über Entstehung und Entwicklung der »Kasse der Stücke von Achten« festgestellt worden. Sie, die uns vom Vorstand der Kasse zum Abdruck überlassen worden sind, sollen der neuen Satzung als Einleitung dienen. Ihr Wortlaut ist:

»Der durch die nachstehende Satzung begründete Versicherungs-Verein, genannt die »Kasse der Stücke von Achten«, hat die folgende Vorgeschichte:

Im Jahre 1492 wurde in Hamburg eine Schifferbrüderschaft gestiftet, welche die heilige Anna als Schutzpatronin verehrte: es war eine, wie alle mittelalterlichen Brüderschaften, in erster Linie dem Seelenheil ihrer Mitglieder dienende Vereinigung von Schiffskapitänen, Steuer- und Bootsleuten, die ihren kirchlichen Mittelpunkt im St. Marien Magdalenen-Kloster hatte. Aus ihr sind zwei Veranstaltungen hervorgegangen, die noch heute zum Wohle der seemännischen Kreise der Bevölkerung segensreich wirken.

Zunächst entstand innerhalb der Schifferbrüderschaft, die sich nach der Reformation auch Schiffergesellschaft nannte, im Jahre 1535 eine »Seefahrende Armenbrüderschaft«. Sie verfolgte den Zweck, verarmten und erkrankten Seeleuten zu helfen und zu diesem Behufe womöglich ein Hospital und Gasthaus zu erbauen, für das der Rat einen Platz beim Schaarthor zur Verfügung stellte. Mitglied der Brüderschaft war jeder, der zu ihren Bedürfnissen beisteuerte, und nur Mitglieder wurden im

Falle der Not unterstützt. Begrifflich war die Armenbrüderschaft von der Schifferbrüderschaft durchaus verschieden: sie hatte ihren eigenen Vorstand, der, wie bei jeder Brüderschaft, aus den Oberälterleuten oder Oberalten und den Älterleuten oder Alten bestand, eine Bezeichnung, aus der sich der noch heute übliche Name der Schifferalten herleitet. Der »Seefahrenden Armenbrüderschaft« gelang es nicht, das Hospital, das sie zu begründen wünschte, auf dem dazu überlassenen Platze zu errichten. Hierzu vereinigten sich vielmehr im Jahre 1556 die Schiffergesellschaft und die Korporation der Kaufleute, der »Gemeine Kaufmann«. Auf diese Weise trat jetzt das »Seefahrende Armenhaus« als selbständige Anstalt neben die beiden Brüderschaften, während es ein der »Seefahrenden Armenbrüderschaft« zugehöriges und unterstelltes Institut hatte werden sollen. Es hatte darum auch einen besonderen Vorstand, der sich aus Verwesern oder Oberalten und Vorstehern oder Älterleuten zusammensetzte und je zur Hälfte aus den Kaufleuten und aus den Schiffen erwählt ward. Ein engerer Zusammenschluß zwischen der Schiffergesellschaft und der Armenbrüderschaft fand dann im Jahre 1582 statt. Beide sollten künftig eine Einheit bilden und nicht von einander getrennt werden können: deshalb wurde ihnen in vier Allerältesten, die je zur Hälfte der Schiffergesellschaft und der Armenbrüderschaft entnommen wurden, eine gemeinsame Spitze mit dem Recht der Aufsicht vor allem über die Finanzgebarung beider Körperschaften gegeben.

Wie lange diese Organisationen in den beschriebenen Formen bestanden haben, ist nicht genauer bekannt. Später findet sich von einer mit der Schiffergesellschaft verbundenen »Seefahrenden Armenbrüderschaft« keine Spur mehr und andererseits sind Kaufleute an der Verwaltung des »Seefahrenden Armenhauses« nicht weiter beteiligt. Es scheint fast, als ob schon im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts die Armenbrüderschaft in der Weise in dem Armenhause aufgegangen sei, daß letzteres neben der Gewährung von Wohnung und Unterhalt an die aufgenommenen Personen auch die übrigen Funktionen der Brüderschaft, nämlich die Unterstützungen von Seelenten außerhalb des Hauses, übernahm, und daß zugleich die Oberalten und Alten der Brüderschaft Vorsteher des Armenhauses wurden. Zu einer solchen Annahme führt auch ein Vorgang des Jahres 1657. Seit 1500 gab es hier eine »Islandfahrerbrüderschaft« und innerhalb dieser Gesellschaft eine »Islandfahrer-Armenbrüderschaft« zur Versorgung ihrer verarmten oder verunglückten Mitglieder. Nachdem die isländische Fahrt seit dem Jahre 1601 aufgehört hatte und die meisten Mitglieder der »Islandfahrerbrüderschaft« verstorben waren, übereigneten die Überlebenden als Alte der Armenbrüderschaft deren Vermögen

damals den Oberalten und Alten des »Seefahrenden Armenhauses«. Doch behielten sie sich und ihren Nachkommen die fernere Verwaltung dieses Vermögens neben dem Vorstande des Armenhauses vor. Die Einkünfte sollten zunächst den berechtigten Islandfahrer-Armen und nach deren Aussterben überhaupt seefahrenden Armen zugute kommen. Es erfolgte eine förmliche Fusion: »Seefahrendes Armenhaus« und »Islandfahrer-Armenbrüderschaft« sollten künftig eine einzige Gesellschaft und Brüderschaft ausmachen: die Alten der »Islandfahrer-Armenbrüderschaft« wurden Mitalte des Armenhauses.

Die zweite Wohlfahrtseinrichtung, die der Schiffergesellschaft ihr Dasein verdankt, ist die »Kasse der Stücke von Achten«, die im Jahre 1622 begründet ward. Den Anlaß dazu bot die Zunahme der türkischen und maurischen Seeräuberei, die eine große Zahl von hamburgischen Schiffen jahraus, jahrein in harte Gefangenschaft fallen ließ. Um das Los dieser Armen zu mildern, beschloß der Vorstand der Schiffergesellschaft und die aus der Zahl der Brüder zu diesem Zwecke deputierten Personen die Konstituierung einer Kasse, die ihren Mitgliedern, d. h. Schiffskapitänen und Steuerleuten, welche zugleich Mitglieder der Schiffergesellschaft waren, wenn sie in die Gefangenschaft der Barbaresken gerieten, eine fest normierte Summe als Beihilfe zu den Kosten der Auslösung gewähren sollte. Die Kasse hatte ihren Namen von der kastilianischen Münzsorte (Pesos de otto), in der die von jeder Reise zu leistenden Beiträge ihrer Mitglieder, sowie die Lösegelder bezahlt zu werden pflegten.

Die besprochenen Verhältnisse erfuhren bis zum Anfang des neunzehnten Jahrhundert wesentliche Änderungen. Die Schiffergesellschaft existierte damals nur noch dem Namen nach: sie war von der »Kasse der Stücke von Achten« völlig aufgesogen worden. Diese und das Seefahrer-Armenhaus waren allein übrig geblieben, und zwar standen sie jetzt unter einer und derselben Verwaltung, derjenigen der Schifferalten. Die Kasse aber konnte nach dem Aufhören der Seeräuberei ihren alten Zweck nicht mehr erfüllen. Sie hatte schon vorher nicht mehr das eigentliche Lösegeld beschafft, sondern den mit Hilfe der Sklavenkasse der Admiralität, die ursprünglich nur für Bootslente bestimmt gewesen war, aus der Gefangenschaft Befreiten eine Entschädigung gezahlt und daneben den Witwen ihrer Mitglieder jährliche Pensionen gereicht. Ihre Einkünfte waren so bedeutend, daß sie im Jahre 1774 ein Haus mit Freiwohnungen für 25 Schifferwitwen hatte erbauen können.

Die tatsächlich seit längerer Zeit eingetretenen Veränderungen fanden im Jahre 1843 ihren Abschluß und ihre Sanktion in einer Neuorganisation.



der Kasse. Unter dem alten Namen der »Kasse der Stücke von Achten« wurde durch die formelle Verschmelzung der Schiffergesellschaft und der bisherigen Kasse eine neue Pensions- und Unterstützungskasse für die ihr als Mitglieder angehörenden hamburgischen Schiffskapitäne, ihre Witwen und bald auch ihre unversorgten Kinder geschaffen. Diese Kasse ward mit den zu einem untrennbaren Ganzen vereinigten Vermögensbeständen der Schiffergesellschaft, der früheren »Kasse der Stücke von Achten« und der Seefahrerergesellschaft dotiert.

In der ihr 1843 gegebenen Gestalt hat die Kasse bis zu der gegenwärtigen, durch den Erlaß des Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 veranlaßten Organisationsveränderung bestanden.\*

Im Anschluß hieran halten wir es für zweckmäßig, daran zu erinnern, daß Voraussetzung für die Anmeldung zur Mitgliedschaft der segensreich wirkenden Kasse der Nachweis einer fünfjährigen Fahrzeit als Kapitän eines hamburgischen Schiffes ist. Zur Klärung von Mißverständnissen mag auch noch bemerkt werden, daß die »Kasse der Stücke von Achten« und die »Seefahrer-Armenkasse« zwar unter gemeinsamer Verwaltung stehen, im übrigen aber zwei durchaus voneinander unabhängige Institutionen sind.

Die »Kasse der Stücke von Achten«, wie auch das Seefahrer-Armenhaus standen in letzter Zeit

unter dem Patronat des Präses der Deputation für Handel und Schiffahrt. Als solcher hat Herr Senator O'Swald lange Jahre sein Wohlwollen und seine wirksame Vertretung in dankenswerter Weise beiden Instituten zuteil werden lassen; ein Umstand, auf den in wesentlicher Beziehung die erfreuliche Entwicklung beider Kassen zurückzuführen ist. Aus diesem Grunde war die Brüderschaft der »Kasse von Achten« auch durchaus nicht von der Perspektive erbaut: mit dem bewährten System brechen und die Kasse dem Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 unterstellen zu müssen. Bleibt auch das Seefahrer-Armenhaus nach wie vor unter dem Patronat des jeweiligen Präses der Deputation für Handel und Schiffahrt, so ist die »Kasse der Stücke von Achten« der Behörde des Versicherungswesens unterstellt worden.

Die Verwaltung beider Einrichtungen liegt in Händen der auf Lebenszeit gewählten Schifferalten. Gegenwärtig fungieren als solche die Herren Kapt. G. Franck, R. Hilgendorf und G. Schlüter.

Mit der durch die Satzungsänderung erfolgten Neuregelung beginnt für die »Kasse der Stücke von Achten« ein neuer Abschnitt in ihrer langen, abwechslungsreichen Geschichte. Möge sie sich in Zukunft weiter entwickeln und ihre bisherige Grundlage zum Segen ihrer Mitglieder, der hamburgischen Kapitäne und deren Angehörigen, ausbauen.

### § 553a und 554 des Handelsgesetzbuches.

Die hier wiederholt besprochene Klage der Witwe eines in der Krankenanstalt im Auslande verstorbenen Kapitäns auf Zahlung der Heuer und Tragen der Begräbniskosten hat das hanseatische Oberlandesgericht, wie wir schon kurz berichteten, als berechtigt anerkannt und damit der Berufung stattgegeben.

Der Klage lag folgender Tatbestand zu Grunde:

Am 15. Januar 1904 ist der Ehemann der Klägerin, Kapitän T., im deutschen Hospital zu Valparaiso verstorben. Er war Führer des der beklagten Reederei gehörigen Segelschiffes »O.«, war erkrankt während das Schiff im Hafen von Valparaiso lag und hatte sich am 20. Juni 1903 in das dortige deutsche Hospital aufnehmen lassen, von wo er am 7. August wieder an Bord ging, weil er sich besser fühlte, da sich aber ein Leiden zu einer eitrigen Brustfellentzündung wieder verschlimmerte, so kehrte er am 16. August wieder in das Hospital zurück, und ließ, da sein Schiff segelfertig war, durch Kapitän S., der sich gleichfalls als Führer eines der Beklagten gehörigen Segelschiffes damals in Valparaiso befand, der Beklagten kablern, daß er krank sein Schiff verlassen habe; mit einem Dampfer nach Hause reisen werde, daß der I. Steuermann nicht imstande sei, seine Stelle zu übernehmen, und er die Schiffsgeschäfte in die Hand von S. gelegt habe. Die beklagte Reederei bestimmte dann telegraphisch einen anderen Führer, und Kapitän T. blieb nach Abgang seines Schiffes im Hospital zurück, woselbst er am 15. Januar 1904 verstorben ist. Die Klägerin, seine Witwe, verlangt von der Beklagten auf Grund § 553a H. G. B., da die Beklagte nur die Heuer

bis zum 16. August 1903 an Kapitän T. bezahlt hat, noch weitere Heuer bis zum Todestage für 5 Monate à 100 Mk. mit 500 Mk. und ferner Mk. 227,27 von ihr dem deutschen Konsulate in Valparaiso erstattete Beerdigungskosten, zu deren Bezahlung die Klägerin auf Grund § 554 H. G. B. die Beklagte verpflichtet erachtet. Ausserdem fordert die Klägerin 4% Zinsen auf den Gesamtbetrag von Mk. 727,27 seit dem 15. Januar 1904.

Die beklagte Reederei hat Abweisung der Klage beantragt und Widerklage auf Zahlung von Mk. 103,88 erhoben, weil dieser Betrag aus ihrem, beim Konsulate zur Deckung der Verpflegungs- und Heilungskosten hinterlegten Gelde, für die Beerdigung des Kapitäns T. mit verwendet worden sei. Die Beklagte nimmt den Standpunkt ein, daß am 16. August 1903 das Anstellungsverhältnis ihres Kapitäns zu ihr dadurch gelöst worden sei, daß dieser wegen langdauernder Krankheit das Schiff verlassen, und in der Kabeldepesche seine Stelle aufgegeben habe, und sie hat in rechtlicher Beziehung ausgeführt, daß die Reederei Heuer und Beerdigungskosten nur zu zahlen habe, wenn während der Krankenhausbehandlung das Anstellungsverhältnis fortgedauert habe und durch den Tod des Schiffers aufgehoben werde.

Die Klägerin hat Abweisung der Widerklage beantragt.

Das Landgericht hat sich der Rechtsauffassung der Beklagten angeschlossen und die Klage abgewiesen, sowie der Widerklage entsprochen.

Die Klägerin hat Berufung eingelegt und beantragt, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils der Klage zu entsprechen.

Der Berufung hat das hanseatische Oberlandesgericht aus folgenden Gründen stattgegeben:

Der verstorbene Ehemann der Klägerin, Kapitän T., hat während das von ihm geführte Schiff der Beklagten segelfertig im Hafen von Valparaiso lag, nachdem er schon vorher einige Zeit im deutschen Hospital daselbst verbracht hatte, aber am 7. August 1903 an Bord seines Schiffes zurückgekehrt war, am 16. desselben Monats sich wiederum in das Hospital begeben, weil sich sein Leiden inzwischen zu einer eitrigen Brustfellentzündung entwickelt hatte. Er ist am 12. Januar 1904 im Hospital verstorben, nachdem das Schiff unter einem anderen Führer bald nach der zweimaligen Übersiedelung von T. in die Krankenanstalt seine Reise fortgesetzt hatte. Die Klägerin, als Erbin ihres Mannes, verlangt die nach ihrer Meinung auf Grund §§ 553a, 554 H. G. B. dem Verstorbenen vom 16. August bis zum Todestage, also für 5 Monate, zukommende Heuer und ferner Erstattung von ihr vorauslagter Beerdigungskosten. Die Beklagte hält diese Forderungen für unbegründet, weil T. auf Bezug der Heuer während des Aufenthaltes in der Krankenanstalt nur Anspruch gehabt hätte, wenn seine Anstellung bei der Beklagten als Schiffer fortgedauert haben würde, und weil ebenso die Verpflichtung der Reederei zur Zahlung der Beerdigungskosten voraussetze, daß der Schiffer in seinem Anstellungsverhältnisse verstorben sei, weil aber beide Voraussetzungen nicht zuträfen, da T. seine Stellung als Schiffer aufgegeben habe, indem er das Schiff am 16. August 1903 verließ, um eine langdauernde Krankheit im Hospital überstehen und nach günstigem Verlaufe per Dampfschiff in die Heimat zurückzukehren, da er überdies auch noch ausdrücklich durch Vermittlung des Kapitäns S. per Kabeldepesche vom selben Tage der Beklagten gegenüber von der Führung des Schiffes zurückgetreten sei. *Diese Ausführungen der Beklagten sind nicht zutreffend.*

Was zunächst die geforderte Heuer angeht, so setzt der in dieser Beziehung in Betracht kommende § 553a Abs. 2 H. G. B. nicht die Fortdauer des Dienstverhältnisses des Schiffers voraus. Die fragliche Bestimmung ist dem Handelsgesetzbuche einverleibt mit Rücksicht auf die durch die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 zugunsten des erkrankten Schiffsmannes getroffenen Vorschriften, weil es angemessen erschien, den Schiffer nicht ungünstiger zu stellen als diesen. Nach § 59 Nr. 2 der Seemannsordnung hat die Reederei, falls der Schiffsmann nach Antritt der Reise erkrankt und in einem außerdeutschen Hafen das Schiff aus diesem Grunde verläßt, bis zum Ablaufe von 6 Monaten die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung zu tragen, ist aber berechtigt, dem Schiffsmanne die Verpflegung und Heilbehandlung in einer Krankenanstalt zu gewähren. Nach § 61 Nr. 2 daselbst bezieht der erkrankte Schiffsmann in solchem Falle seine Heuer nur bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläßt, hat er aber Angehörige, deren Unterhalt er bisher ganz oder überwiegend aus seinem Heuerverdienste bestritt, so ist auch für die Dauer des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt ein Viertel der Heuer zu zahlen. Diese Bestimmung motiviert die Begründung zu § 56 des Entwurfes der Seemannsordnung dahin, es würde nicht billig sein, dem Schiffsmanne, der keinen Dienst tue, neben der kostspieligen Verpflegung in einer Krankenanstalt den Anspruch auf Heuer zu belassen; entsprechend der Vorschrift im § 7, Abs. 2 des Krankenversicherungsgesetzes solle ihm jedoch zugunsten von Angehörigen ein Viertel der Heuer gewährt werden.

Dieses Viertel der Heuer, welches in Nachbildung der den Krankenkassen auferlegten Verpflichtung, die Reederei zu gunsten der Angehörigen zahlen soll, ist also ganz zweifellos der Reederei in der Absicht auferlegt, ihre Pflicht zur Fürsorge für den erkrankten Schiffsmann auf gewissen Anspruch auf dessen Angehörige zu erstrecken. Trotzdem in Anwendung der privatrechtlichen Gesichtspunkte der Schiffsmann keinen

Anspruch auf Heuer hat, und solche deshalb auch prinzipiell nicht beziehen soll, hat die Reederei, solange sie mit der Fürsorgepflicht belastet ist, in dem angegebenen Umfang, wenn Angehörige da sind, zu deren Gunsten einen Teil der Heuer zu zahlen.

Diese der Reederei mit Bezug auf den Schiffsmann in der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 auferlegte Verpflichtung ist der Ausgangspunkt für die in dem neu eingeschalteten § 553a des H. G. B. ihre dem Schiffer gegenüber auferlegte Pflicht zur Fortzahlung von Heuer während des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt geworden. In der Verhandlung des Deutschen Nautischen Vereins über den Entwurf eines Gesetzbetr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des H. G. B. — Vorf. des 31. Vereinstages 1900 S. 91 — äußerte sich der amtliche Vertreter des Reichsamts des Innern, Geheimrat von Jonquières, dahin, es handle sich bei der betreffenden Vorschrift des § 553a um weiter nichts, als um ein Gegenstück zu der Vorschrift der neuen Seemannsordnung, daß während des Aufenthaltes in der Krankenanstalt der Seemann, wenn er Angehörige habe, ein Viertel der Heuer beziehen soll. Was man dem Schiffsmann zuspreche, müsse man dem Schiffer mindestens zuerkennen. Und daß dem Schiffer auch das Viertel die ganze Heuer (unter Ausschluß aller sonst bedingenen Vorteile) zukommen soll, wird in der Begründung zu dem letztgedachten Gesetzentwurfe damit motiviert, daß der Schiffer meistens in der Krankenanstalt noch als Vertreter des Reeders würde Geschäfte wahrnehmen, sich also der Reeder noch werde in dieser Beziehung nützlich machen können.

Es sollte also die zugunsten des erkrankten Schiffsmannes und seiner Angehörigen dem Reeder auferlegte Fürsorgepflicht auch dem Schiffer gegenüber bestehen; diesem gegenüber aber in größerem Umfange, weil angenommen würde, er könnte noch in der Krankenanstalt Geschäfte des Reeders besorgen — eine Annahme, die übrigens in den Verhandlungen des Nautischen Vereins Widerspruch begegnete, indem dort ausgeführt wurde, der Schiffer könne, wenn er krank sei, ebensowenig Geschäfte besorgen, wie ein anderer Mann.

Die im Vorstehenden enthaltene Entstehungsgeschichte des § 553 H. G. B. stellt klar, daß die Heuerzahlung während des Aufenthaltes in der Krankenanstalt dem Reeder obliegen soll, nicht als Vergütung, welche der Schiffer noch bei fortdauerndem Anstellungsverhältnisse verdient hätte, sondern trotzdem dem Schiffer infolge unverschuldeter Unmöglichkeit der von ihm übernommenen Leistung, nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen (H. G. B. § 323) ein Anspruch auf die Heuer nicht zustehen würde. Der Anstellungsvortrag endigt im Zweifel dadurch, daß der Schiffer durch langandauernde Krankheit verhindert wird, das Schiff weiter zu führen und dieses verlassen muß — mag er noch für die Besorgung einzelner Geschäfte brauchbar bleiben und zu solchen Gelegenheiten finden oder nicht. Wenn dem Reeder die Heuerzahlung während des Aufenthalts in der Krankenanstalt nicht aus dem öffentlichen Interesse der Fürsorge für den Erkrankten nach seine Angehörigen obliegen sollte, so könnte sie ihm also als Vertragsleistung nur in dem Sinne zur Last fallen, daß die Anstellung verpflichtet, auch nach definitivem Aufhören jeglicher Beziehung des erkrankten Schiffer zu dem seiner Führung anvertrauten Schiffe, so lange die Heuer fortzuzahlen, als seine Fürsorgepflicht ihn zwingt, den Schiffer in der Krankenanstalt verpflegen zu lassen.

Dafür, daß nicht der Umstand, daß die Krankheit lang dauert und den Schiffer zwingt, das Schiff ohne seine Führung weiter reisen zu lassen, um selbst im Falle der Genesung zu anderer Schiffsgelegenheit in die Heimat zurückzukehren, den Anspruch auf die Heuer ausschließt, spricht ferner auch der Wortlaut der einschlägigen Vorschriften des H. G. B. § 553 schreibt vor, daß der Reeder im Falle der Erkrankung des

Schiffers nach Antritt der Reise die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung für die Dauer von drei Monaten zu zahlen hat, wenn der Schiffer in einem deutschen Hafen das Schiff verläßt, und bis zum Ablaufe von 6 Monaten nach dem Verlassen des Schiffes in einem anderen Hafen. In Absatz 3 dieses Paragraphen wird der Reeder berechtigt, die Verpflegung und Heilbehandlung in einer Krankenanstalt zu gewähren. Darnach anschließend bestimmt § 553 a hinsichtlich der Heuer, daß der Schiffer diese, einschließlich aller sonst bedungenen Vorteile, nach Antritt der Reise beziehen soll bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläßt; daß ihm aber die Heuer allein ungekürzt auch verbleiben soll während des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt.

In diesen Vorschriften ist also keineswegs unterschieden zwischen den Fällen kürzerer und längerer, eine Tätigkeit des Schiffers im Interesse der Reederei noch ermöglichender oder anschließender Krankheit. Sie lauten ganz allgemein und lassen sich deshalb nicht dahin auslegen, daß Schwere und Dauer der Krankheit, Abgang des Schiffes aus dem betreffenden ausländischen Hafen oder sein Verbleiben daselbst irgend für die Verpflichtung der Reederei in Betracht kommen sollen.

Somit kann daraus, daß im vorliegenden Falle Kapitän T. das Schiff unter Umständen verlassen hat, die seine Rückkehr zu demselben ausschlossen, nicht eine Befreiung der Reederei von der Heuerzahlung entnommen werden. Und ebensowenig der Kabeldepesche, welche der gerade in Valparaiso anwesende Kommandant des T., Kapitän S. der Beklagten im Auftrage von T. geschickt hat. Mittels dieser ließ T. nur, wie es nach § 516, Abs. 2 H. G. B. seine Pflicht war, der Beklagten seine Veränderung anzeigen und deren Anordnung einholen. Ein Verzicht auf die ihm zustehenden Leistungen kam in der Depesche

nicht zum Ausdrucke, so daß der Frage nicht näher getreten zu werden braucht, wie weit der Schiffer überhaupt wirksam hätte verzichten können — eine Frage, deren Bejahung Zweifeln begegnen könnte, wenn es sich auch bezüglich der Heuerzahlung um eine im öffentlichen Interesse dem Reeder auferlegte Verpflichtung handeln sollte.

Hiernach erscheint der Anspruch auf Zahlung der Heuer vom Verlassen des Schiffes bis zum Todestage von Kapitän T., also für 5 Monate, gerechtfertigt, da innerhalb dieser Frist der Schiffer zufolge der der Beklagten obliegenden Fürsorgepflicht auf deren Kosten im Krankenhause zu Valparaiso verpflegt und behandelt worden ist.

Ebenso aber liegt es bezüglich der Beerdigungskosten nach § 554 H. G. B., dessen Vorschrift den Reeder schlechthin verpflichtet, bei nach Antritt der Reise erfolgtem Tode des Schiffers die Beerdigungskosten zu tragen. Ob diese Verpflichtung zeitlich begrenzt ist nach der im § 553 H. G. B. bestimmten Dauer der Fürsorgepflicht, bedarf hier nicht des Austrages.

Es war also auf die von der Klägerin eingelegte Berufung der Klage vollen Umfanges zu entsprechen und die Widerklage auf Erstattung des der Reederei vom deutschen Konsulate zu teilweiser Deckung der Beerdigungskosten einbehaltenen Betrages abzuweisen.

(Wir begrüßen es mit Genugtuung, daß das Oberlandesgericht sich im Wesentlichen dieselben Gründe zu eigen gemacht hat, die wir hier auf Seite 220 zur Sprache gebracht und die wir für triftig genug gehalten haben, das Urteil des Landgerichts umzustößen. D. R.)

## Westindische Orkane.

Immer wenn die Orkanzeit in Westindien beginnt, bringt die amerikanische Pilot Chart auf ihrer Rückseite Mitteilungen über Entstehen, Wesen und Fortbewegung jener fürchterlichen Wirbelstürme. Auch fehlt es nicht an beherzigenswerten Ratschlägen für die Kapitäne, damit sie den Ungeheuern zeitig aus dem Wege gehen oder falls eine Flucht nicht mehr

zu bewerkstelligen ist, damit sie möglichst wenig Schaden an Schiff und Mannschaft nehmen.

Nach den Aufzeichnungen des Hydrographischen Amtes in Washington sind innerhalb der letzten zwölf Jahre in den Monaten Juni bis November folgende Orkane im nordatlantischen Ozean beobachtet worden:

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	Zusammen
Juni .....	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Juli .....	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
August .....	1	1	1	4	0	0	0	0	0	1	0	1	9
September ...	2	2	1	0	2	1	3	1	3	2	2	2	21
Oktober .....	1	3	4	2	3	1	1	2	0	4	1	1	23
November ...	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5

Während dieser Monate ist es für Fuhrer von Schiffen, die die westindischen Gewässer befahren, wichtig, wenn sie stets auf ein Begegnen mit solchen Stürmen vorbereitet sind und wenn sie beständig nach Zeichen Umschau halten, durch die das Vorhandensein jener Orkane angezeigt wird.

Die westindischen Orkane haben im Allgemeinen denselben Charakter wie alle anderen zyklonischen Stürme, nur unterscheiden sie sich im Anfangsstadium von diesen durch die nach Westen gerichtete Bewegung des Sturmzentrums, hervorgerufen durch die in niedrigen Breiten allgemein vorherrschende westliche Bewegung der Atmosphäre. Diese Erscheinung macht sich in einem Areal geltend, daß die Caribische See und den Raum bis zur Ostseite der Windward-Inseln bedeckt. In jener Region ist infolge der hohen Wasseroberflächentemperatur das atmosphärische Gleichgewicht während der Orkanzeit unbeständig und aufsteigende warme Luftsäulen kommen nicht selten vor. Der Raum der emporsteigenden erhitzten Luft wird von der sie umschließenden kälteren und dichteren ausgefüllt, die sich wieder nach allen Richtungen hin ausbreitet, um die ein-

getretene Leere auszufüllen. Ein derartiges System von Luftströmungen ruft überall auf der Erdoberfläche — mit Ausnahme einer sechs bis acht Grad vom Äquator südlich oder nördlich liegenden Region — einen atmosphärischen Wirbel hervor, um den herum die Winde in einer dem Uhrzeiger entgegengesetzten Richtung nach allen Seiten zirkulieren. Die große Mehrzahl solcher Wirbel wird sehr wahrscheinlich bald zerstreut, jedoch unter besonders günstigen Umständen hält sich einer aufrecht und wächst in tropischen Gegenden mit westlicher Bewegung an Ausdehnung und Stärke; in ähnlicher Weise wie ein Wasserwirbel in einem reißenden Strom.

Der westindische Orkan nimmt seinen Weg gewöhnlich vom Stillengürtel und bewegt sich zwischen Nord und West bis die nördliche Grenze des Passats erreicht ist, um dann zu wenden und in den weitaus meisten Fällen eine nordöstliche Richtung einzuschlagen; allerdings nicht unabhängig von den vorherrschenden atmosphärischen Bedingungen.

Beim Entstehen ist der Wirbel klein, wahrscheinlich weniger als hundert Seemeilen im Durchmesser. Seine Größe wächst



jedoch rapide, so daß er in mittleren und höheren Breiten einen Durchmesser von 500 bis 1000 Sm überschreitet. Voll entwickelt, besteht der Sturm aus einem Mittelpunkt mit niedrigem Barometerstand, um den herum sich die Winde in einer dem Uhrzeiger entgegengesetzten Richtung drehen. Zu gleicher Zeit zeigen sie die Absicht sich zusammenzuziehen, während die Sturmbahn verfolgt von der Luft sich dem Mittelpunkt nähert; in mancher Beziehung den Bewegungen vergleichbar, die das Wasser in einem runden Behälter macht, wenn in seinem Boden eine Öffnung zum Abfließen ist. Nördlich vom Zentrum weht der Wind ungefähr aus der Richtung ONO, südlich aus WSW, östlich aus SSO und westlich vom Zentrum aus der Richtung WNW. Ein Schiff, das in den Kreis des Sturmmittelpunkts eintritt und ihn an der entgegengesetzten Seite verläßt, muß, nach einer kurzen Windstille im Zentrum, auf Sturm und Seegang aus entgegengesetzter Richtung rechnen. Eine der gefährlichsten Situationen, denen der Seemann ausgesetzt ist. Im Zentrum selbst, herrscht, wie gesagt Windstille und ein fürchterlicher, unregelmäßiger, weil aus allen Richtungen kommender Seegang. Die Zentrumsfläche ist gering, kaum einige Meilen im Durchmesser; weshalb sie bei vorsichtiger Navigation in den meisten Fällen vermieden werden kann.

Um die Lage des Zentrums annähernd feststellen zu können, gibt das Hydrographic Office für die westindischen Orkane folgenden Ratschlag: Dreh dem Winde den Rücken und das Sturmzentrum peilt sechs Strich links von Dir. Diese Regel gilt nur bis zu der Zeit, wenn das Barometer

stark zu fallen beginnt und der Wind volle Orkanstärke (75 Meilen stündlich) erreicht hat. Nach Eintritt dieser Ereignisse kommt eine Achtstrich-Peilung dem Ziele näher. Zur Verwendung der Sechsstichregel mag die nachstehende Tabelle dienen.

Windrichtung	Peilung des Zentrums vom Schiffe aus
Nord	OSO
NNO	SO
NO	SSO
ONO	Süd
Ost	SSW
OSO	SW
SO	WSW
SSO	West
Süd	WNW
SSW	NW
SW	NNW
WSW	Nord
W	NNO
WNW	NO
NW	ONO
NNW	Ost

Ein weiterer Ratschlag als Ergebnis einer längeren Abhandlung: Im linken Halbkreis (bezogen auf die Sturmbahn, dreht sich der Wind nach links, liege, wenn überhaupt, über Backbordhalsen. Im rechten Halbkreis dreht sich der Wind nach rechts, liege über Steuerbordhalsen.

## Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe.

(Fortsetzung)

Den in letzter Nummer erwähnten Bedingungen entspricht am besten der sogenannte Temperley-Transporter. Derselbe besteht aus einem bis zu 30 m langen I-Balken, welcher mittels eines Strebewerks aus Drahtseilen an einem Ladebaum oder Gerüst etwa unter 15 Grad ansteigend derart aufgehängt ist, daß das eine Ende weit über die Bordwand hinausragt. (Fig. 1.) Auf den unteren Flanschen des Balkens rollt eine Laufkatze hin und her derart, daß sie mit der Last die ansteigende Bahn hinaufgezogen wird, während sie leer durch Fieren des Seils selbsttätig hinabrollt. An der Unterkante des I-Trägers sind in bestimmten Abständen kammförmige Vor-

sprünge vorgesehen, welche dazu dienen, die Laufkatze nach Wahl durch ein selbsttätig wirkendes Riegelwerk mit Schleppklinge an diesen Stellen festzustellen, solange die Last gehoben und gesenkt wird. Zur Betätigung des Apparats ist eine Dampfwinde, welche ein Förderseil auf eine mit Bremsen versehene Trommel aufwickelt. Der Arbeitsvorgang ist folgender. Die Last wird durch das Förderseil bis zur Laufkatze gehoben und mit derselben verklinkt. Hierbei wird das Riegelwerk gelöst, so daß bei fortgesetztem Seilzug die Last auf dem I-Balken zur Entladestelle weiter gefahren wird. Durch kurzes Hin- und Herfahren wird die Laufkatze mit dem Balken verriegelt und alsdann durch Fieren des Förderseils die Last gesenkt. Nach Abhaken der Last wird das Seil wieder angezogen, der Lasthaken an der Laufkatze verklinkt und diese ausgeriegelt, so daß sie durch Fieren des Seils von selbst die Bahn hinaufrollt, bis sie durch kurzes Anholen und Fieren des Seils wiederum in einen Knaggen des I-Trägers einklinkt. Der Lasthaken wird dann durch Umsteuern der Winde gesenkt. \*) Die Bedienung des Temperley-Transporters besteht daher in einem geschickten Manövrieren mit einer Dampfwinde durch einen Maschinisten, welcher teilweise durch Zuwinken, teilweise nach eigener Beobachtung die Maschine zum Heben oder Senken stellt. Die Winde muß dabei möglichst nahe der Luke des Laderaums und nicht in der Nähe des Mastes aufgestellt sein, welcher der I-Balken trägt, damit vor allem das Manövrieren bei Anheißens, bei welchem das Förderseil mit den Kohlsäcken sich leicht an den Luksäulen bekleben kann, sicher durchgeführt werden kann. Da beim Anheißens der Kohlsäcke aus dem Raum der Kohlendampfers das Förderseil meist etwas seitlich auf die Laufkatze und den Träger wirkt, so muß

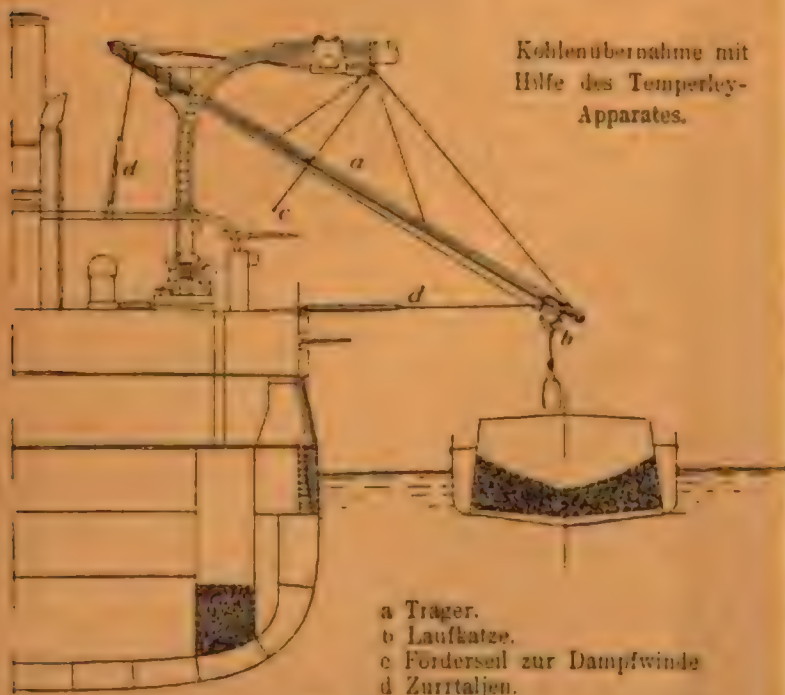


Fig. 1.

\* Ad. Ernst. Die Hebezeuge 1903. S. 81

untere Ende des letzteren über der Ladeluke des Kohlendampfers durch Taljen fest an Deck gezurrt werden, während das obere Ende weniger festgehalten zu werden braucht, da hier die Last nur geführt wird und demnach immer senkrecht nach unten wirkt.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich von selbst, daß ein zuverlässiges und schnelles Arbeiten mit dem Temperley-Transporter nur dann möglich ist, wenn derselbe auf dem Kohlendampfer aufgebracht ist. Fig. 2 stellt die Aufstellung eines Temperley-Apparats auf einem modernen doppelmastigen Turm-Deckfrachtdampfer nach Art des Erzdampfers »Grädesberg« dar, bei welchem die Stellung der Masten seitlich von der Mittschiffsebene die Aufhängung des I-Trägers wesentlich begünstigt. Bei der in Fig. 1 dargestellten Aufbringung des Apparats an Bord eines Kriegsschiffes beim Bekohlen aus Prahmen ist klar zu ersehen, daß das untere Ende des I-Trägers wegen der weiten Ausladung nur unvollkommen mit der Bordwand fest verzurrt werden kann. Für den Fall, daß beim Anheizen der Kohlesäcke das Förderseil sich an der Ladeluke klemmt und auf diese Weise durch den Apparat eine feste Verbindung beider Schiffe hergestellt wird, können

beim Arbeiten derselben in See so bedeutende Spannungen und Stoßkräfte auftreten, daß eine Beschädigung des Apparates nebst Förderseil leicht eintreten kann.

Die Aufbringung des Temperley-Transporters und die Aufstellung der zugehörigen Winden auf dem Kohlendampfer allein ist auch vom militärischen Standpunkt aus nicht zu unterschätzen. Zunächst hat der Kohlendampfer die Gewichte des Bekohlungsapparats allein zu tragen, so daß die Kriegsschiffe weder durch Gewichte noch durch Raumbeanspruchung eingeengt werden. Es entfällt daher die Sorge, die sperrigen Apparate mit den 20 bis 30 m langen Bäumen an Deck oder auf der Barring zu verstauen und Platz für die Dampfwinden zu schaffen. Des weiteren tritt der Vorteil hinzu, daß die Besatzung der Kriegsschiffe, welche namentlich bei Fahrt in See für den Maschinenbetrieb und die Navigation in Anspruch genommen ist, allein für das Einsacken der Kohlen auf dem Dampfer und für das Fortschaffen und Trimmen der übergenommenen Kohlen an Bord des Kriegsschiffes verwendet werden kann, während andererseits die Besatzung des Kohlendampfers mit der Handhabung der Winde vollkommen vertraut ist. Die mangelhaften Resultate, welche man beim Bekohlen

Temperley-Apparat auf dem Kohlendampfer  
ausgebracht.

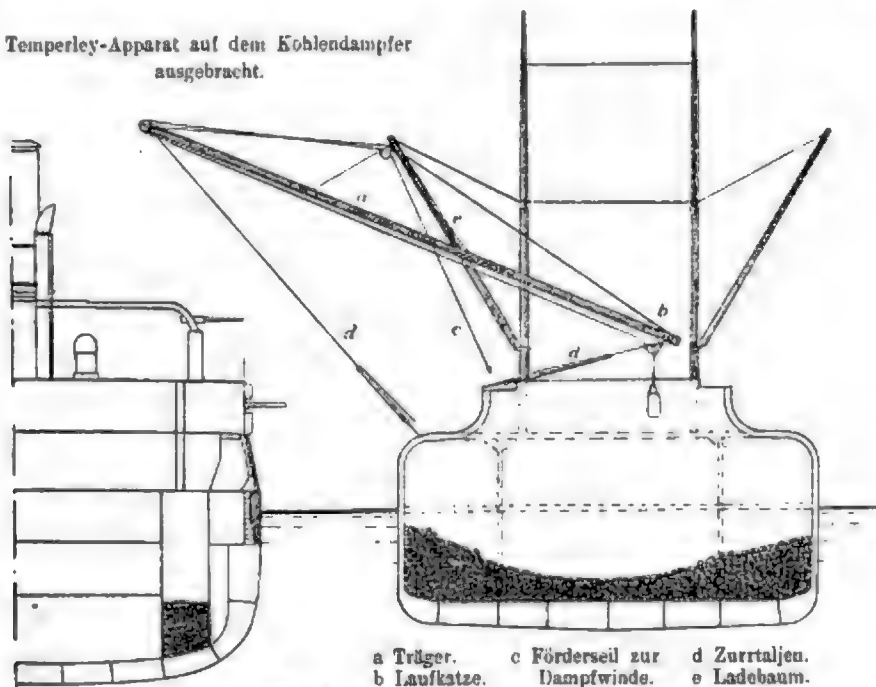


Fig. 2.

der Kriegsschiffe aus längsseit geschleppten Kohlendampfern mit Hilfe der Temperley-Transporter in den meisten Kriegsmarinen erzielt hat, sind zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß man sich nicht entschließen konnte, die Apparate auf dem Kohlendampfer aufzubringen, teilweise weil die Masten zum Tragen derselben nicht stark genug waren, teilweise weil es an praktischen Dampfwinden fehlte.

Bei ausreichender Bereitstellung eingesackter Kohle kann ein Temperley-Transporter jedesmal 2 Tonnen und stündlich 10 bis 50 Tonnen übernehmen. Bei dem Löschen von Kohlen, Erz und anderen Massengütern haben sich die Apparate auf Frachtdampfern seit Jahren eingebürgert und gut bewährt. Unter Verwendung eines Kohlendampfers von mindestens 1000 bis 5000 Tonnen Ladefähigkeit mit zahlreichen breiten Luken ist ein Bekohlen der Kriegsschiffe mit Hilfe von etwa vier Temperley-Förderern insofern leicht durchführbar, als der

I-Träger auch schräge zur Querschiffsebene des Kohlendampfers gezurrt werden kann. Es können daher zwei Transporter entweder aus einer Luke löschen und ihre Lasten an Bord des Kriegsschiffes an zwei getrennten Stellen absetzen oder zwei verschiedene Luken bestreichen und die Last an einer Stelle niederfieren. Auf diese Weise könnten günstigstenfalls 160 bis 200 Tonnen stündlich übergenommen werden. Die von einzelnen Marineen in Bau gegebenen Kohlendampfer weisen sogar eine Ladefähigkeit von 10 000 Tonnen auf. Auch ein von Tennyson d'Eyncourt empfohlenes Projekt eines Kohlendampfers für die Flotte\*) entspricht diesem Fassungsvermögen und ist zugleich für eine Dauergeschwindigkeit von 17 Knoten entworfen, damit er imstande ist, der Flotte auch bei hoher Marschgeschwindigkeit zu folgen. Das Projekt weist 4 Masten mit je 2 Ladebäumen auf, an welchen je ein Temperley-Apparat aufgetakelt werden kann; ferner sind zwei Reihen von Ladeluken vorgesehen, so daß wenigstens im Hafen zwei Kriegsschiffe zugleich bekohlt werden können.

(Schluß folgt.)

\*) Fast coaling ships for our navy. Engineering. 1903. II. S. 104.



## Schiffbau.

### Banaufträge.

Die Neue Dampfer-Kompagnie in Kiel beabsichtigt **zwei Passagirdampfer** bauen zu lassen. Die Schiffe sollen im Frühjahr 1906 fertiggestellt sein.

Zum Ersatz der an Rußland verkauften Leichter will die Firma Rickmers auf der eigenen Werft **drei 2000 T. Leichter** und die Gesellschaft »Unterweser« bei dem »Vulkan« in Vegesack **zwei 1500 T. Leichter** bauen.

### Stapelläufe.

Auf der Werft der Stettiner Oderwerke lief ein für das Auswärtige Amt (Kolonial-Abteilung) bestimmter Greifbagger vom Stapel; er wird den Namen »**Bagger III**« führen und in Swakopmund stationiert sein. Er mißt  $21,5 \times 7,75 \times 13,5$  m und hat zwei Schiffsschrauben. Der Baggerapparat erhält zwei selbsttätig sich füllende und entleerende Greifer von 1000 resp. 1500 kg Fassungsvermögen.

Von der Neptunwerft in Rostock lief am 15. Juli ein für H. C. Horn, Schleswig, nach den Vorschriften des Germ. Lloyd erbauter **Dampfer** (Spardecktyp) von 4000 T. Tragfähigkeit glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt:  $302 \times 43' 9'' \times 19$  und erhält Zellenboden, sechs wasserdichte Abteilungen, vier wasserdichte Querschotte. Die dreizylindrische Expansionsmaschine hat folgende Abmessungen: Durchmesser des Hochdruckzylinders 520 mm, des Mitteldruckzylinders 900 mm und des Niederdruckzylinders 1420 mm, der gemeinschaftliche Hub beträgt 950 mm. Die zur Erzeugung des nötigen Dampfes dienenden zylindrischen Röhrenkessel messen 4000 mm im Durchmesser und 3150 mm in der Länge. Die Kessel haben eine wasserberührte Heizfläche von 350 qm und arbeiten mit einem Dampfdruck von 14 kg pro  $\square$  cm.

Die **Aussperrung** auf den **Weser-Werften** ist beendet, nachdem die Kesselschmiede bei Tecklenborg und Seebeck sich bereit erklärt hatten, die Arbeit unter den vereinbarten Bedingungen wieder aufzunehmen.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Wir sind sehr erfreut, die am 12. Juli erfolgte Wahl des in nautischen Kreisen bekannten Herrn Kapt. Bramslöw zum Mitglied der hamburgischen Deputation für Handel und Schifffahrt mitteilen zu können. An die Berufung dieses tatkräftigen Mannes werden hamburgische Schifffahrtskreise die Hoffnung knüpfen, daß den aus Fachkreisen kommenden Anregungen größere Aufmerksamkeit von der Behörde zuteil werden möge, als es bisher zuweilen geschehen ist.

Der hamburgische Senat hat bei der Bürgerschaft Bewilligung der Mittel für eine ständige Professur für Nationalökonomie beantragt und ein ansehnliches Gehalt für den Posten in Aussicht gestellt. Ein Antrag, den wir lebhaft unterstützen möchten, der aber auch die Frage aufwirft, weshalb sich der Senat nicht die hervorragende Kraft des Herrn Dr. Thies gesichert hat, als dieser noch in Hamburg weilte. Erst im Laufe dieses Jahres folgte Dr. Thies einem Rufe als Professor der Nationalökonomie an die neue Hochschule in Danzig. Alle, die diesen Gelehrten näher kannten,

haben seine Übersiedelung nach Danzig als Verlust für Hamburg bedauert, ist er doch, wie kaum ein Anderer, der gegebene Mann, um in einer Seestadt Nationalökonomie zu lehren.

Die deutsch-atlantische Telegraphengesellschaft hat die Endstation Vigo des von Emden nach dem führenden Telegraphenkabels erworben und die Verwaltung derselben deutschen Beamten aus Emden übertragen.

Die Untersuchung über den Verlust eines Dampfers an dem Seeamt zu Hamburg in seinem Spruche Veranlassung es als fehlerhaft zu bezeichnen, daß der Kapitän versäumt habe, nach dem Stoßen des Schiffes durch Loten festzustellen, ob er sich nicht vielleicht näher dem Lande befand, als er nach der kurz vorher vorgenommenen Kleinpeilung, bei der leicht ein Irrtum vorgekommen sein kann, befand.

Das Seeamt zu Emden empfiehlt auf Schleppern die Einführung eines maschinellen Werkzeuges, mit dem die Wurffleine weit geschleudert werden kann.

Als Belohnung für rühmliches Verhalten bei der Rettung der Besatzung des am 31. Dezember 1904 in der Ostsee untergegangenen norwegischen Dampfers »Urädd« ist von dem Kronprinz-Regenten von Schweden dem Schiffsführer des Leuchtschiffes »Adlergrund«, Roloff, die silberne Medaille 2. Klasse und dem Steuermann Horst die Medaille 3. Klasse »for ädel Daad« verliehen worden.

### Ausland.

Nach Meldungen aus St. Petersburg haben sich die Verhältnisse dort in den letzten Tagen sehr ungünstig gestaltet, die Arbeitslöhne in Kronstadt und St. Petersburg sind erheblich erhöht, fast verdoppelt worden, und die Arbeitsstunden außerdem noch um  $1\frac{1}{2}$  Stunden verkürzt worden. Als Folge dieser Erscheinungen hat bereits eine Frachterhöhung Platz gegriffen. Ebenso sind in Kronstadt Hafen und Reede von Schiffen überfüllt, so daß sie eine Woche und länger auf den Törn warten müssen. Hinzu kommt dazu noch, daß Dampfer in Zukunft doppelt so lange Zeit zum Löschen gebrauchen, als es bisher der Fall gewesen ist und dabei enorm höhere Löschkosten zu zahlen haben.

In der letzten Sitzung des »Mersey Docks & Harbour Board« wurde der Antrag auf Schaffung neuer Hafenanlagen für Liverpool mit einem Kostenaufwande von 4 Millionen £ genehmigt.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt die Großbritannien-Regierung, eine internationale Regelung der Bestimmungen über Holzladungen auf Deck nach den Vorschriften der Merchant Shipping Act 1894, Sektion 451, herbeizuführen.

Die Messageries Maritimes hat beschlossen, die zwischen Antwerpen und China bestehende Linie vom 1. August ab auf Japan auszudehnen. An diesem Arrangement ist die Chargeurs Reunis beteiligt, so daß abwechselnd je ein Schiff von einer dieser beiden französischen Reedereien expediert wird.

Nach der letzten amerikanischen Ernteschätzung vom 1. Juli d. J. wird die Maisernte auf 2651 Mill. Bushels geschätzt gegen 2500 Millionen Bushels am 1. Juli des vorigen Jahres.



Man knüpft daran die Hoffnung, daß der nächste Herbst bessere Maisversciffungen und auch stärkere Verladungen von Weizen, dessen Stand ebenfalls befriedigend ist, bringen wird.

## Vermischtes.

**Grenzlinien des Puget Sound.** Das am 7. Oktober 1897 in Kraft getretene Kongreßgesetz vom 7. Juni 1897 (An act to adopt regulations for preventing collisions upon certain harbors, rivers and inland waters of the United States) enthält eine Zusammenstellung der zurzeit in den Hafen und auf den Flüssen und Binnengewässern (mit Ausnahme der großen See) der Vereinigten Staaten geltenden, zur Vermeidung von Schiffszusammenstößen erlassenen Vorschriften. Die Grenzlinien zwischen den Gewässern der in Betracht kommenden Häfen, Flüsse usw. und dem offenen Meere (high seas) sind auf Grund des § 2 des Kongreßgesetzes vom 19. Februar 1895 von Zeit zu Zeit von dem Secretary of Commerce and Labor (früher dem Secretary of the Treasury) nach Maßgabe der jeweilig vorhandenen, der Beobachtung von See aus am besten zugänglichen Landmarken festzusetzen. Dementsprechend sind durch Zirkularerlaß des Secretary of Commerce and Labor Nr. 61 vom 9. März d. J. die Grenzlinien zwischen den Gewässern, welche den Puget Sound im weiteren Sinne bilden, und dem offenen Ozean wie folgt festgesetzt worden: 1. eine Linie von dem Leuchtturm in New-Dungeness auf der Südseite der Juan de Fuca-Straße (Festland) in Richtung N<sup>3</sup>/<sub>4</sub>W nach dem Cattle Point-Leuchtturm auf der Südostspitze der Insel San Juan; 2. eine Linie von Bellevue Point auf der Insel San Juan in Richtung NW<sup>1</sup>/<sub>4</sub>W nach Kelett Bluff auf der Henry-Insel (Länge 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Seemeilen); 3. eine Linie von dem Endpunkte zu 2. in Richtung NW<sup>3</sup>/<sub>4</sub>N nach dem Turn Point-Leuchtturm auf der Nordwestspitze der Insel Stuart (Länge 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Seemeilen); 4. eine Linie von dem Endpunkte zu 3. in Richtung NO<sup>1</sup>/<sub>4</sub>O nach der Westspitze der Insel Skip Jack; 5. eine Linie von dem Endpunkte zu 4. in Richtung N<sup>2</sup>O<sup>1</sup>/<sub>4</sub>O nach dem Leuchtturm der Insel Potos; 6. eine Linie von dem Ostende der Insel Potos in Richtung NW<sup>1</sup>/<sub>4</sub>W nordwärts nach der Südwestspitze von Point Roberts (Festland).

**Ans Anlaß der Unruhen in Odessa** schreibt die N. H. B. z. z.: In den hiesigen Geschäftskreisen die mit Rußland arbeiten, findet man, wie wir feststellen können, überwiegend die Auffassung verbreitet, daß allerdings die inneren russischen Zustände derart sind, daß sie im Verein mit den finanziellen Schwierigkeiten der Regierung den Frieden in nicht zu ferner Zeit erzwingen werden. Andererseits betrachtet man die Angstlichkeit, die infolge der Zeitungsberichte bei uns im Inlande herrscht, als stark übertrieben. Der Schaden, den z. B. der Aufruhr in Odessa angerichtet hat, ist materiell nicht unerheblich, beschränkt sich aber doch ausschließlich auf den Teil des Hafens, in dem der russische Handel versorgt wird. Außerdem ist die Hochbahn auf eine größere Strecke zerstört, und das beeinträchtigt die Getroidoverladungen. Ein direkter Schaden ist aber weder in dem Hafen angerichtet, in dem die ausländischen Dampfer verkehren, noch auch sind ausländische Dampfer oder ausländische Waren beschädigt oder zerstört worden. Anderweitig ist der Schaden, der in Odessa angerichtet worden ist, auf 4 bis 5 Mill. Rubel geschätzt worden. Man kann daher nur an die inländischen Handelskreise die Mahnung richten, die Berichte über die russischen Zustände nicht zu pessimistisch aufzufassen und vor allem nicht zu vergessen, daß man einerseits in Rußland mit anderen Verhältnissen als in Westeuropa zu rechnen hat und andererseits die Berichte über Rußland offensichtlich nicht frei von Übertriebungen sind, der stellenweise auch ein mehr oder minder starkes Überwollen gegen Rußland zugrunde liegen mag.

**Hamburgs Privatwohlthätigkeit.** Hierzu wird uns geschrieben: Der Verfasser der Einsendung unter dieser Überschrift läßt wohl außer acht, daß wohlthätige Stiftungen doch nur ausnahmsweise für bestimmte Berufskreise errichtet werden, und daß die Wohlthaten zahlreicher großer Stifte usw. Angehörigen aller Berufsklassen zu gute kommen. Außerdem ist ein großer Teil der Seeleute, wenn sie in späteren Jahren bedürftig werden, aus ihrem eigentlichen Berufe heraus und seit mehr oder minder langer Zeit einem anderen Berufe angehörig. Daß trotzdem auch auf diesem Gebiete viel geschehen könnte, ist sicher. Vielleicht nehmen die Nautischen Vereine sich einmal der Sache an und stellen zunächst fest, ob und wie weit ein Notstand vorhanden ist. Dann wird man wohl eher darauf rechnen können, daß ein Appell an den Gemeinsinn nützt; und daß Mittel beschafft werden zur Unterstützung in solchen Fällen, in denen die Unterstützungs- und Pensionskassen der Reedereien nicht ausreichen.

## Prüfungswesen.

**Altona:** Sonnabend, den 5. August, 1 Uhr nachmittags, Prüfung in Gesundheitspflege. — Montag, den 7. August, 8 Uhr vormittags, Beginn einer Schifferprüfung auf großer Fahrt, an die sich eine Prüfung in Maschinenkunde anschließen wird. — Donnerstag, den 7. September, 8 Uhr vormittags, Beginn einer Prüfung zum Seesteuermann. — Montag, den 11. September, 1 Uhr nachmittags, Prüfung in Gesundheitspflege.

**Flensburg:** Dienstag, den 22. August, 8 Uhr morgens, Beginn einer Prüfung zum Seesteuermann. — Montag, den 28. August, 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr nachmittags, Prüfung in Gesundheitspflege. — Dienstag, den 19. September, 8 Uhr morgens, Beginn einer Schifferprüfung auf grosser Fahrt, an die sich eine Prüfung in Maschinenkunde anschließen wird.

Meldungen zu den Prüfungen in Altona nimmt der Navigationsschuldirektor, zu den Prüfungen in Flensburg der Navigationslehrer Pfeiffer daselbst bis zum dritten Tage vor Beginn der betreffenden Prüfung entgegen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 13. Juli abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden acht Herren in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich ein Schreiben der deutsch-evangelischen Seemannsmission in Stettin, in welchem sie den Verein bat, ihr bei der Vermittlung von Schiffsjungenstellen behülflich zu sein. Die Versammlung war der Ansicht, daß das Bestreben der Seemannsmission, Schiffsjungenstellen zu vermitteln, ein lobenswertes sei; jedoch seien in der Jetztzeit schon genug derartige Einrichtungen geschaffen, welche Jungen an Bord von Schiffen unterbringen. Es wäre wohl besser, wenn die Seemannsmission dahin strebe, den Eltern über den Lauf der Seemannskarriere den nötigen Aufschluß zu geben. Denn durch die große Reklame, welche von verschiedenen Seiten in den Zeitungen des Inlandes gemacht würden, widmeten sich die jungen Leute mit ganz anderen Vorstellungen dem Seemannsberufe, als sie der Wirklichkeit entsprächen. Fernerhin wurde darauf hingewiesen, daß in den größeren Betrieben die Angestellten einen mehrwöchentlichen Urlaub mit Gage im Jahre erhielten. Nur bei den Schiffsoffizieren sei dies noch nicht der Fall. Es war der Wunsch der Versammlung, der Verein möge dahin streben, daß denselben im Laufe eines Jahres wie allen anderen Beamten anständiger Firmen ein mehrwöchentlicher Urlaub mit Gehalt bewilligt werde.

# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

## Mittel zur Hebung des Standes.

Es finden sich da in der letzten Nummer Ihres hochgeschätzten Blattes Ausführungen, welche sich wiederum mit der Idee einer besseren theoretischen Ausbildung der Schiffsoffiziere beschäftigen. Es leuchten aus denselben die Einsichten des verständigen Mannes hervor, so daß wohl jeder, der sich zu dem Stande der Seefahrer rechnet und die Absicht hat, diesen Stand zu Ehren hoch zu bringen, in allgemeinen den angenehmen Eindruck nützlicher und treffender Bemerkungen daraus empfängt. So auch ich, nur kann ich nicht umhin, an einer im letzten Absatz ausgedrückten irrtümlichen Auffassung der Sachlage recht lebhaft Anstoß zu nehmen.

Der Herr Verfasser zieht da die Fähigkeit der Navigationslehrer mit praktischer Vorbildung in Zweifel, bei einem Zustandekommen der Ideen über bessere theoretische Ausbildung der Schiffsoffiziere dadurch an sie gestellten Anforderungen gerecht werden zu können und rechtfertigt dieses, indem er schreibt: »Aber soweit mir bekannt ist, hängt ihre (der Navigationslehrer) Anstellung zum Lehrer nicht von der Ablegung eines besonderen Examens ab. Der Nachweis, das Schiffoexamen bestanden zu haben, qualifiziert sie zum Navigationslehrer, vorausgesetzt, daß sie überhaupt pädagogische Eigenschaften haben. Selbstverständlich werden sie durch Selbststudium ihr Wissensfeld vergrößern, aber das geschieht doch nur freiwillig und ohne, daß von irgend einer Seite eine Kontrolle ausgeübt wird.«

Es ist bedauerlich, daß der Herr Verfasser so etwas öffentlich ausspricht, ohne sich vorher genau informiert zu haben, denn es entspricht dieses gar nicht der Wirklichkeit, wenigstens was die Ausbildung der preußischen Navigationslehrer anbetrifft, die hierbei am meisten in Betracht kommen. Die an preußischen Schulen angestellten Navigationsschulasspiranten werden nämlich zunächst als Hilfslehrer etwa 6 Monate lang in den Vorbereitungsklassen beschäftigt, damit sie sich über ihr Lehrtalent ausweisen. Danach werden ihnen mit vorher nachgesuchter Zustimmung des Herrn Ministers f. H. u. G. von dem Herrn Navigationsschuldirektor die sogenannten *Prüfungsaufgaben* zugestellt, welche zum größten Teil wissenschaftliche Themata so eingehend behandeln, daß sie mit den vorbereitenden Studien 20 und mehr Monate Zeit zu ihrer Bearbeitung beanspruchen. Sie sind ein wirksames Abschreckmittel für alle diejenigen, welche auf Grund einer guten Jugendschulbildung und eines gut bestandenen Schifferexamens in dem mehr oder minder berechtigten Bewußtsein ihres gediegenen Könnens die Absicht haben, als preußischer Navigationslehrer sich auf ihren in der Theorie und in der Praxis erworbenen Lorbeeren auszurufen.

Diese Arbeiten nun werden mit sachlichen Korrekturen und dem Gutachten des Herrn Navigationsschuldirektors dem Herrn Minister f. H. u. G. zur endgültigen Entscheidung über die wissenschaftliche Befähigung des betreffenden Kandidaten vorgelegt. Erst nachdem diese Entscheidung günstig ausgefallen ist, darf der letztere auf Anstellung zum Navigationslehrer hoffen.

Von einer Ausbildung in einer öffentlichen Bildungsanstalt muß wohl daher Abstand genommen werden, weil es solche Anstalten nicht gibt, die eingehend genug und auch wieder nicht zu eingebend — mit Rücksicht auf die Mannigfaltigkeit — alle die Wissenschaften behandeln, die ein preußischer Navigationslehrer sich aneignen muß.

Ein Urteil über den Wert oder Unwert dieser Art der Navigationslehrerprüfung steht mir nicht zu, ebenso entzieht es sich meiner Beurteilungsfähigkeit, ob die Seewarte imstande ist, etwas Namhaftes zu der Ausbildung beizutragen, aber auch wohl der des Herrn Verfassers.

Wenn man nun, wie der Herr Verfasser es auch tut, alle jene phantastischen Ideen einer Schiffsoffiziersausbildung verwirft, die nur bezwecken, denen, welche nicht das Glück hatten, von ihren Erziehern eine umfassende Schulbildung und die nötigen Mittel zur Weiterbildung mit auf den Lebensweg zu bekommen, ein unübersteigliches Hindernis in den Weg zu legen, dann wird man zu der richtigen Erkenntnis gelangen, daß man unter einer besseren Ausbildung der Schiffsoffiziere eine gründlichere Behandlung des bisherigen Stoffes zu verstehen hat. Kenner der Verhältnisse werden es mir bestätigen, daß die Schüler, welche in die Schifferklasse kommen, um ihr bisher erworbenes Wissen auf Grund in der Praxis daran gewonnener Erfahrungen abzurunden und zu vervollständigen, in den meisten Fällen die elementaren Kenntnisse als ihnen unnütz erscheinenden Ballast bereits über Bord geworfen haben. Je gründlicher aber der Lehrstoff behandelt wird, um so leichter ist er für Lehrer und Schüler zu bewältigen. An den Lehrern wird es also nicht liegen, wenn das Bestreben, eine allgemeine bessere Bildung der Schiffsoffiziere zu erzielen, erfolglos bleibt.

Damit dürften wohl die Zweifel des Herrn Verfassers jener Zeilen widerlegt sein, die nur dazu angetan sind, bei den mit den Verhältnissen nicht genugsam bekannten Lesern die Achtung vor einem Stande herabzureißen, der zwar nicht den Nimbus einer akademischen Bildung hat, trotzdem aber, wie ich gezeigt habe, Anspruch auf Anerkennung seiner wissenschaftlichen Bildung machen darf und die größte Hochachtung gerade derjenigen verdient, die für eine Hebung der Achtung vor dem gesamten Stande der Seeleute eintreten.

Grünendeich, 10. Juli.

In vorzüglichster Hochachtung

Arthur Kumm, Navigations-Lehrer.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stebbenhuk 18, zu richten. Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 20 Pfg. Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 30.

Hamburg, den 29. Juli.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Das Kompaß-Dreieck. — Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe. (Schluß). — Stand des Schiffbaus Ende Juni 1905. — Untergang der „Optima“ (Kaiserl. Oberseeamt. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Unfallverhütungs-Vorschriften in England und in anderen Ländern.

Vor einigen Wochen nahmen wir Gelegenheit über die Wiedereröffnung der Verhandlungen vor dem bekannten, seit drei Jahren tätigen Parlaments-ausschuß über »foreign ships and british regulations« zu sprechen. Unsere Annahme, die Erhebungen würden nur von kurzer Dauer sein, scheint sich zu bestätigen. Wird doch in der gutunterrichteten englischen Fachpresse von dem vorläufigen Abschluß der Tätigkeit des Ausschusses als von einer bereits vollzogenen Tatsache gesprochen. Ehe jedoch das jetzige Stadium erreicht wurde, ehe der Ausschuß seine Erhebungen ad calendas graecas einstellen wird, gab er noch insofern ein sehr bemerkbares Lebenszeichen von sich, als er den Vorstand der Marineabteilung des Handelsamtes, Herrn Walter Howell, vor seine Schranken zitierte, um dessen Ansicht über Wesen und Wirksamkeit der englischen Unfallverhütungsvorschriften und über ihre Ausdehnung auf ausländische Schiffe entgegenzunehmen. Was Herr Howell hier kundgab, ist von außerordentlicher Bedeutung auch für deutsche Reeder. Daß seine Ausführungen die englischen Reeder auf das Lebhafteste interessiert hat, ist selbstverständlich, handelte es sich doch um ein Gebiet, auf dem gerade in den letzten Jahren von Berufenen und Unberufenen fortwährend herumgetrampelt worden ist. Die Einen, es ist die Mehrheit, wollen die Übertragung englischer Vorschriften auf ausländische

Schiffe, die Minderheit warnt vor diesem Schritt, weil er bei Widervergeltungen unangenehme Enttäuschungen bereiten könnte. Herr Howell teilt diese Befürchtung durchaus und bekannte sich als entschiedenen Gegner gewaltsamer Mittel zur Anerkennung englischer Gesetze auf ausländische Schiffe. Dabei ist er ein energischer Anhänger der auch stets von uns propagierten Idee, wonach auf diplomatischen Kongressen eine Verständigung der Regierungen über die Behandlung internationaler Materien herbeizuführen sei. Bezeichnend in diesem Zusammenhang ist seine Auffassung über die anzustrebende Verbreitung der Tiefladelinie auf alle Schiffe der Welt. Nicht gewaltsam, wie es einzelne subalterne Organe des Handelsamtes gegenüber Schiffen mit deutscher Tiefladenmarke versucht haben, will er uns das englische System aufzwingen, sondern er will durch eine gegenseitige Aussprache über Vor- und Nachteile beider Systeme eine Vereinbarung zustande bringen. »When we have settled, as I hope we shall settle, a load line with Germany, I think the moment will be opportune to approach foreign Governments again on the subject, and it might be thought advisable to take powers to apply our rules to foreign ships trading here in case our representations are not successful.« Also erst nach erfolgter Verständigung mit uns will England abermals (1889 auf der Washingtoner Konferenz das erste Mal) bei anderen Mächten vorstellig werden. Dieselbe ausgleichende Auffassung bekundete Herr



Howell auch gegenüber der von anderer Seite vorgeschlagenen Ausdehnung der übrigen englischen Unfallverhütungsvorschriften auf ausländische Schiffe. Die Frage, ob er eine zwangsweise Anerkennung englischer Vorschriften durch ausländische Schiffe gutheißen würde, hat er entschieden verneint und ausgesprochen, daß er die Anwendung einer solchen Maßregel nur gegenüber solchen Flaggen für wünschenswert halten würde, in deren Häfen englische Schiffe ungünstiger als andere behandelt würden. Ein durchaus gesunder Standpunkt, dem weite Verbreitung unter den Heißspornen englischer Schifffahrttreibender gewünscht werden muß. Bei dem Umsichgreifen der Chamberlain'schen Ideen ist es erklärlich, daß die Howell'sche Auffassung in vielen Kreisen auf Widerstand gestoßen ist.

#### Passagierschiffs-Reederei — Gastwirtschaftsbetrieb.

Eine Parallele zwischen beiden Berufszweigen zieht als Kläger ein Passagier, um die Reederei haftbar für den Verlust von Schmuckgegenständen machen zu können. Er beansprucht Schadenersatz, gestützt auf § 701 des B. G. B., der die Haftung des Gastwirts gegenüber seinen Gästen zum Gegenstand hat. Während das Landgericht die Klage lediglich aus juristischen Gründen (Mangel an Vergleichbarkeit zwischen beiden Gewerben) abwies, begründet das hanseatische Oberlandesgericht seinen ablehnenden Standpunkt in folgender Weise: »Es kommt zunächst in Betracht, ob eine Haftpflicht der Reederei aus den handelsrechtlichen Bestimmungen über die Pflichten des Frachtführers hergeleitet werden kann; allein die einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs könnten hier nicht angewendet werden, da sie auf der hier nicht gegebenen Voraussetzung beruhen, daß das entwendete Objekt dem Frachtführer als Frachtgut übergeben und von diesem als solches zur Beförderung übernommen sei. Aber auch unter dem Gesichtspunkte der Haftung des Gastwirts (§ 701 B. G. B.) könne der Klageanspruch nicht begründet werden. Im § 701 B. G. B. werde der Begriff »Gastwirt« schlechthin vorausgesetzt, aber in keiner Weise erläutert oder eine rechtlich anwendbare Erklärung für diesen Begriff gegeben. Der Paragraph setze den Begriff »Gastwirt« nicht an sich fest, sondern bestimme nur, daß ein Gastwirt, der sich mit der gewerbsmäßigen Beherbergung von Fremden beschäftige, für Verlust und Beschädigung der von diesen eingebrachten Sachen hafte. Allein der Umstand, daß bei der von einer Reederei betriebenen, gewerbsmäßigen Beförderung von Reisenden auf längeren Seereisen eine Beherbergung derselben stattfinde, mache den Reeder noch nicht zum Gastwirt, auch durch eine vertragsmäßige

Übernahme der Verpflegung des Reisenden werde er dies noch nicht; vielmehr bleibe die Beförderung des Reisenden so sehr die Hauptsache des Vertrages, daß die zugleich mit übernommene Verpflegung diesen wirtschaftlichen Hauptcharakter des Abkommens nicht wesentlich ändere. Allerdings ziehe die Reederei besondere Einnahmen aus dem Verkauf der nicht in den Fahrpreis eingeschlossenen geistigen und anderen Getränke; allein auch daraus könne eine Gastwirtseigenschaft der Reederei nicht gefolgert werden; es berühre sich eben der Gewerbebetrieb des Reeder mit dem des beherbergenden Gastwirts in einigen Punkten, aber seinem eigentlichen Wesen nach sei er doch von diesem durchaus verschieden, denn bei letzterem bildete die Verpflegung und Beherbergung den eigentlichen Gegenstand des Betriebes, bei der Reederei hätten diese aber nur die Bedeutung von zum Teil unvermeidlichen Nebenleistungen, während die Hauptleistung in der Erfüllung der Verpflichtung zur Beförderung des Reisenden liege.« — Da es bisher an einer festen Spruchpraxis über die Grenzen der Reederhaftbarkeit gegenüber Verlusten aus Passagiergepäck gefehlt hat, ist dieser Entscheidung eine besondere Bedeutung beizumessen.

#### Über Mißhelligkeiten an Bord als Ursache einer Strandung

legt eine seeamtliche Verhandlung Zeugnis ab. »Der Irrtum über den Schiffsort ist dadurch verursacht«, heißt es in dem Spruch, »daß dem Kapitän vom I. und II. Offizier aus persönlichen Motiven nicht die erforderlichen Meldungen erstattet und die nach der Sachlage gebotenen Mitteilungen gemacht worden sind«. Aus dem Beweismaterial, auf Grund dessen jenes Urteil aufgebaut ist, geht hervor, daß zwischen Kapitän und Offizieren ein sehr gespanntes Verhältnis bestanden habe. — Wie hoch man auch immer die Schuld des Kapitäns für das Einreißen derartiger Zustände bemessen will, schuldlos wird er gewiß nicht gewesen sein, die Schiffsoffiziere mußten exemplarisch für ihr Verhalten bestraft werden. Es ist doch geradezu frevelhaft, eine wichtige Meldung aus persönlichen Motiven zu unterlassen! Der grade Weg zu anarchischen Zuständen! Denn was wollen die Schiffsoffiziere noch von der Mannschaft verlangen, wenn sie sich der denkbar größtlichen Dienstverletzung zu schulden kommen lassen. Der Reeder mußte die Pflichtvergessenen zivilrechtlich verfolgen, ebenso wäre eine Entziehung des Befähigungsnachweises am Platze gewesen. Elemente, die ihre Pflicht so vergessen, müssen vom hochgeachteten Stande der Schiffsoffiziere entfernt werden.



## Das Kompaß-Dreieck.

Nr. 25 der »Hansa« enthält einen mit »Gerwin« unterzeichneten, von banger Sorge erfüllten Bericht über einen Aufsatz der »Marine-Rundschau«. Darauf näher einzugehen, ist nicht meines Amtes. Wohl aber möchte ich mich verwahren gegen das Urteil über mein Kompaßdreieck.

Parallellineal und 2 Rechtwinkel nebst Kartenrose sind in Gegensatz gestellt zu Transporteur und Transporteurdreiecken, dazu wird dann 1. von »komplizierterem Handwerkszeug« gesprochen, 2. wird behauptet, der Gebrauch der ersteren sei »doch immer noch einfacher«, 3. seien letztere »im Gebrauch auch teurer«.

Zu 1: Wegen des Transporteurs mag Herr Gerwin sich an die englische Marine wenden. Sehr viel lesenswertes darüber ist auch zu finden in »Navigation & Nautical-Astronomy« by W. R. Martin, R. N. und in Capt. Lecky's »Wrinkles in practical Navigation«. Ferner fahren französische und italienische Schiffe damit zur See, weil deren Seekarten keine Rosen enthalten, außer einigen rechtweisenden in einigen italienischen Exemplaren. Selbstredend kommen die wertlosen Transporteure aus unseren Schulreißzeugen nicht in Betracht.

Inwiefern nun 2 Rechtwinkel und eine mißweisende Kartenrose, die allein schon im Bereich der Ostseefahrt, also auf deutschen, dänischen, schwedischen, russischen Karten (selbst englische kommen in Betracht) überall anders aussieht, z. T. sogar versagt (bei Bornholm wegen der magnetischen Störungen und ganz oben im Nordbotten, wo die Isogonen näher aneinander rücken) weniger kompliziert sein soll als 2 Rechtwinkel mit eingravierter Rose, die obendrein viel größer und übersichtlicher ist, als irgend eine Kartenrose, in allen Karten doch dasselbe Bild zeigt, überall in der Karte leicht zur Hand ist, denn jeder nächste Meridian hat die Nulllinie — das zu beweisen, dürfte wohl nicht sehr leicht sein.

Nun gar das Parallellineal! Stellen wir uns einmal den umgekehrten Entwicklungsgang vor — das Dreieckspaar mit Rosenteilung sei eingebürgert, plötzlich taucht das Parallellineal\*) auf, dazu der Vorschlag, die Rosen gleich in die Druckplatte zu schneiden. Sicherlich würde ein Kritiker kommen und Zustimmung etwa folgendes schreiben können:

»An Stelle unserer Dreiecke, deren Winkel hauptsächlich sind, deren einzige Justierung darin steht, die Seiten gerade zu schleifen und die Längente dabei durch 0° und 180° der Teilung zu geben, will man dem Seemann ein Instrument in die Hand drücken, das aus 2 Linealen besteht, die je nicht nur eine, nein zwei grade und oben ein parallele Kanten haben müssen. Beide Lineale

sind verbunden durch zwei metallne Gelenkstücke, die zwischen den Bohrungen absolut gleich lang sein und genau parallel zueinander in den Linealen sitzen müssen. 4 Gelenke also sind so anzuordnen, daß sie in jeder Lage des Instrumentes die Ecken eines Parallelogramms bilden, niemals wackeln, niemals klemmen. Die Rose soll von dem Instrument getrennt und in der Karte selbst an mehreren Stellen gegeben werden. Weil dann aber die Rose festliegt, werden zwiefache als Ausweg vorgeschlagen; Null der einen Teilung soll nach dem wahren Nord zeigen, Null der anderen nach dem magnetischen. Einen so komplizierten Apparat zu ersinnen! — Zuerst das Doppellineal selbst — — weiter nichts als Justierarbeit — fällt es mal zu Boden, so darf nur ein Zapfen verbogen sein, gleich muß es zum Mechaniker. Eine Krümmung in einer Ziehkante, selbst ein einfacher Eindruck kann nicht mehr an Bord vom Zimmermann beseitigt werden, die Parallelität steht dabei auf dem Spiel und erfordert ebenfalls den Mechaniker. Und nun die Trennung von der Rose und diese nur alle  $\frac{1}{2}$  m vorhanden — im Zickzack muß das Instrument über die halbe Karte hinweg, über Falten und Buckel klettern. Wie denkt der Erfinder sich überhaupt das Verschieben? Beim Dreieckspaar wird eins festgehalten, das andere bequem verschoben, auch gehoben, wo erforderlich — hier aber drückt doch die steife Gelenkverbindung das freie Lineal auf das Papier nieder. — Wie soll damit denn eine Linie parallel verschoben werden, noch dazu bei schlengerndem Schiff? Und ist man schließlich mitten beim besten Hin und Her, so entdeckt man, daß der Start falsch war und das Lineal woandershin gerät als beabsichtigt. Dann die Kartenrose selbst — wie soll das Ding wohl aussehen, das tausenden von Seefahrern zusagt? Jetzt können wir uns auf unserem Dreieckspaar genau die Rose gravieren lassen, die uns paßt — das hört hernach auf. Und die Mißweisung? Ja, will man denn die jährliche Änderung ausschalten? Und sollen wir gleich eine neue Karte kaufen, sobald uns der Fehler lästig wird, die Karte selbst aber noch wie neu ist, am Tage vor der Plattenänderung gar erst gekauft wurde? Durch Sandverschiebungen kann höchstens doch nur die Spezialkarte einer Flußmündung veralten und haben wir solche, soweit sie vorhanden sind, sämtlich an Bord? Tonnen- und Feueränderungen bringen die »Nachrichten f. Seefahrer« und im übrigen verlassen wir uns doch auf den Lotsen — — oder sollte hier zuviel gesagt sein?« — —

Doch zurück zur Wirklichkeit, die — Gott sei dank — nicht so ist. Die Theorie war grau; es ist doch gegangen. Die größere Kompliziertheit

\* Das erste verfertigte Gaspar Mordente 1584.

aber läßt sich wohl nicht gut abstreiten. Herr Gerwin hat auch wohl nur »ungewohnt« und »neuartig« gemeint? Das aber ist doch bei jedem Fortschritt so. Die hier in Frage stehende Entwicklung setzte in England vor etwa 2 Jahrzehnten ein mit Capt. Field's parallel ruler, von dem Capt. Locky schon in der 2. Auflage seiner »Wrinkles« 1891 sagt: »Now in ocean-charts, where compass diagrams are very properly few and far between, a great deal of slipping and sliding and trying back, as well as »smudging« of the chart, may be saved, and much greater accuracy ensured, by the use of . . .« (folgt Beschreibung). Dann folgte das ebenso geteilte Rolllineal von demselben. In Frankreich und Italien ist dieses Stadium längst überwunden. Bei uns kam Mitte der Neunziger das Instrument nach Forck (s. Katalog der letzten Pariser Weltausstellung) und nun folgen die Transportdreiecke. Ob schon als letztes Stadium, kann natürlich noch niemand wissen. Es ist ja auch gleichgültig, ob dieser oder jener Zweig eines Baumes noch Knospen treibt, Hauptsache sind doch Knospen überhaupt als Zeichen von Leben und Lebenskraft. Darum sind auch Personen und Namen für die Sache eigentlich überflüssig. Das persönliche Moment wird erst hineingetragen, wenn Früchte ernster Arbeit unbesehen und ohne Grund öffentlich herabgesetzt werden.

Zu 2: Arbeiten mit der Kartenrose einfacher? Diese Frage ist im obigen z. T. schon beantwortet. Es gab aber Zeiten mit noch einfacheren Einrichtungen. Zum Peilen über dem Kompaß genügte ein Bleistift oder auch einfach die ausgestreckte Hand nebst einem zugekniffenen Auge. Zum Absetzen dieser Peilung gaben dann die Kartenrosen die sich wie Spinnweben von den Hauptmarken aus über die ganze Karte erstreckten, Linien genug, von denen die eine oder die andre als geometrischer Ort wohl hinreichend genau gelten konnte. Als Zirkel dienten gelegentlich auch die Finger. Noch Anfangs der 80er Jahre konnte auf einem Ost- und Nordseekollier — natürlich nicht immer — beobachtet werden, wie der »Alte« das Mittagsbesteck absetzte, indem er mittels Finger und Augenmaß ein Kreuz über der Karte konstruierte und dann den langen Zeigefinger auf den erhaltenen Punkt setzte mit den Worten: »Stilormann, dor sünd wie!« Die Zeiten sind dahin. —

Das Kompaßdreieckspaar ist nun bei wirklichem Absetzen allmählich entstanden, um die

Arbeit zu erleichtern und zu beschleunigen. So recht intensiv abgesetzt übrigens auf Karten der Nationen durcheinander, z. T. mit nur mißweisenden um mehrere Grade bereits veralteten Strichrosen hat Herr Gerwin wohl noch nicht. Gewiß kommt das an Bord selten vor. Aber denken wir uns eine Seeamtverhandlung über eine Strandkarte, z. B. bei Malören vor Haparanda, die vorhandene schwedische Seekarte No. 20, abgestempelt 1894, sagt in der Legende: Kompass missvisning 1 $\frac{1}{2}$ ° W; vid Rönkärs = 4 $\frac{3}{4}$ ° W; vid Malören = 3° W; vid Marjanemi = 2 $\frac{1}{4}$ ° W; aftager v. p. 6' följande.

Die Karte selbst gibt einfache mißweisende Strichrosen mit 7 cm Durchmesser und nur volle Strichteilung, darüber die Angabe Midr. 1891. Abzusetzen sind dann etwa 10 Kurse und direkte Peilungen vom Jahre 1902. — Sollte Herr Gerwin wirklich noch bei seiner Meinung verharren?

Dort jedenfalls, wo tagaus tagein Kurse und Peilungen abgesetzt werden, um Segelanweisungen zu bearbeiten, wird das Dreieckspaar als eine Erlösung empfunden. Ist denn aber an Bord nicht auch jeder Augenblick kostbar und gerade dann, wenn Peilungen abzusetzen sind oder gar Kurse in engen Fahrwassern?

Zu 3: Im Gebrauch teurer? Gewiß, ein Peilapparat ist bedeutend teurer als ein Bleistift und doch ist Herr Gerwins warnende Stimme nicht da. Hier soll aber das Teurersein erst bewiesen werden. Wie schon erwähnt, wird Zeit gespart — also auch Geld; kürzere Verschiebungen ferner (besonders an Bord eines Dampfers — bei Regenwetter und triefendem Ölrock auch auf einem Segelschiff) verschmieren (»smudging«) die Karten weniger und geben dieser eine längere Lebensdauer — also auch hier wird gespart. Ein Parallellineal von Metall kommt auf 30 Mk., aus Holz sind solche schon für 3 Mk. zu haben, die obendrein ein Andockfallen besser vertragen als das metallene. — Was schließlich aber die Praxis ergibt, kann noch niemand voraussagen, auch Herr Gerwin nicht, um so weniger als er, wie die Vertriebsfirma feststellt, das Kompaßdreieckspaar bisher weder in Händen gehabt, noch damit gearbeitet haben kann.

Zum Schluß sei noch der Hinweis gestattet, daß die deutsche Karte der Ostsee die Admiralitäts-Nummer 98 trägt und bereits seit 12 Jahren ohne mißweisende Rosen im Handel ist.

Charlottenburg, 3. Juli 1905.

G. Pelleku.

## Der gegenwärtige Stand der Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe.

Wiewohl eine Bekohlung aus längsseit geschleppten Dampfern wohl immer nur auf verhältnismäßig ruhiges Wetter beschränkt bleiben wird, so wird es doch von Bedeutung sein, daß beide Schiffe eine möglichst glatte Außenbordwand besitzen, damit beim Aneinanderkommen derselben ernsthafte Havarien vermieden

werden und vorstehende Ausrüstungsteile nicht weggerissen werden. Es wird sich daher für Kriegstohlendampfer der Typ der Turmdeckschiffe eignen, bei welchen das Oberdeck mit großer Abrundung in die Außenhaut übergeht und bei welchen alle Decksaufbauten von der Bordwand



so weit zurückstehen, daß sie auch bei mäßigem Schlingern der Schiffe niemals über die Wasserlinie derselben hinüberragen; ferner die Self trimming steamers von J. Priestman Snoderland, welche daneben den Vorteil haben, daß die Ladung sich selbsttätig trimmt, so daß sie in kürzester Zeit aufgefüllt werden können. Da Kohlendampfer von 10 000 Tonnen Lade-fähigkeit an Länge die Linienschiffe meist überragen, die Kohlenübernahme auf diesen jedoch nur auf ein Drittel der Schiffslänge mittschiffs erfolgen kann, so ist es notwendig, die Maschinenanlage der Kohlendampfer nach achtern zu verlegen, damit auf der Bekohlungs-länge nur Laderäume sich befinden. Die Kriegskohlendampfer werden daher bezüglich der Raumeinteilung den modernen Erdampfern gleichen müssen; auch werden große Wasserhallasträume nicht zu entbehren sein, damit das Schiff beim Löschen der Kohlen möglichst gleich-lastig erhalten werden kann.

Auf eine praktische und bequeme Kohlenübernahme längsseit der Kriegsschiffe müßte schließlich auch schon beim Entwurf derselben Rücksicht genommen und dahin gestrebt werden, das Fort-schaffen der übernommenen Kohle in die Bunker möglichst mit der Übernahme zu vereinigen, um die Leistungen zu erhöhen.

Vor allem muß auch in der Bekohlungsfrage ferner an dem Grundsatz festgehalten werden, alle für die Bekohlungen erforderlichen Aufwendungen an Gewicht, Raum und im be-sonderen auch an Kraftbedarf allein dem Kohlendampfer zuzu-weisen, um die Kriegsschiffe von allem unnötigen Beiwerk freizumachen, die Kohlenkraft denselben zu schonen, die Be-satzung ihrer eigentlichen Aufgabe und Ausbildung zu erhalten und die mechanischen Transportmittel und Hebezeuge leistungs-fähig und ökonomisch auszugestalten. Vielleicht lassen sich die jetzt als Transportmittel im Gebrauch befindlichen und durch ihre schnelle Abnutzung recht kostspieligen Körbe und Säcke durch geeigneteres, widerstandsfähigere Gefälle wenn auch nicht ganz ersetzen, so doch ergänzen.

Wenn auch die Erbauung besonderer Kriegskohlendampfer bei den begrenzten Marinebudgets kaum durchführbar sein wird, so wäre es immerhin dringend erwünscht, wenigstens einen großen und nach den Erfordernissen der Marine praktisch eingerichteten Kohlendampfer zur Verfügung zu haben, um durch planmäßiges und beständiges Bekohlen der Flotte der Frage einer wirksamen Bekohlungs auf See näher zu kommen, sei es durch Schleppen achters aus nach dem System von Spencer Miller, sei es durch Schleppen längsseit mit Hilfe der Temperley-Transporter. Dann erst könnte mit Erfolg der weitere Schritt gemacht werden, größere Reedereien durch entsprechende Subventionsverträge zum Bau von leistungsfähigen Kohlen-dampfern derart zu veranlassen, daß dieselben schon in Friedens-zeiten mit allen Einrichtungen und maschinellen Übernahme-vorrichtungen versehen werden, für welche eine Kriegsbekohlungs auf See für notwendig zu erachten sind. Auf diese Weise ließe sich ein besonderer Typ eines Kohlendampfers schaffen, welcher mit Bezug auf Raumeinteilung, Transporteinrichtungen sowie Schiffsgeschwindigkeit so einheitlich ausgestaltet ist, daß eine Flotte derselben größeren Geschwaderverbänden im Kriegs-falle als Kohlendampfer sofort zur Verfügung gestellt werden kann, während sie im Frieden zum Transport von Massen-gütern immerhin brauchbare und nutzbringende Dienste leisten könne. Kommen doch bereits die modernen Erz- und Kohlen-lampfer mit ihren zahlreichen und breiten Ladeluken, den leistungsfähigen Hebezeugen und der in den letzten Jahren gesteigerten Geschwindigkeit der Frachtdampfer dem voraus-sehlichen Typ der Kriegskohlendampfer sehr nahe, so daß es keine Schwierigkeiten bereiten dürfte, durch eine mäßige Staats-subsidien den Betrieb dieser Schiffe wirtschaftlich und gewinn-bringend zu gestalten. Solange der Dampf als Triebkraft der Kriegsschiffe sich behauptet und solange demnach die Kohlen-ergänzung eine Lebensfrage für die Kriegsflotte bildet, werden derartige Kohlendampfer nicht zu entbehren sein. Diejenige

Kriegsmarine, welche schon in Friedenszeiten sich eine leistungs-fähige Flotte von Kohlendampfern heranbildet und sicherstellt, ist nicht allein kampfbereit und schlagfertig, sie arbeitet zugleich auch wirtschaftlich und sparsam und hat nicht nötig, im Falle eines Krieges in kurzer Zeit und mit hohen Kosten Fracht-dampfer aufzukaufen und mehr oder weniger provisorisch als Kriegskohlendampfer herzurichten. Die Schaffung einer leistungs-fähigen Flotte von Kohlendampfern wird daher nicht allein die Mobilisierungsarbeiten der Marine wesentlich erleichtern, sondern auch den heimischen Reedereibetrieben und den heimischen Werften einen weiteren Ansporn geben, ihren Schiffspark zu verjüngen und wirtschaftlich auszubauen.

Die Bekohlungsfrage der Kriegsschiffe in See ist hiernach noch nicht gelöst; es wird noch langjähriger und systematisch durchgeführter Versuche bedürfen, um einer zufriedenstellenden Lösung entgegenzusehen zu können. Wesentlich günstiger liegen die Verhältnisse für die Bekohlungs der Kriegsschiffe im Hafen, d. h. für die Kohlenübernahme am Kai von Kohlenlagern oder direkt von den Eisenbahnwagen aus sowie im Strom aus längs-seit liegenden Kohlenprämen. Hierbei sind nach mehr-jährigen Erfahrungen und durch besondere Schulung der Mannschaft in der englischen und deutschen Marine immerhin recht achtbare Leistungen erzielt worden, indem bis zu 300 Tonnen stündlich übergenommen wurde, wobei Maschinen- und Handarbeit ineinandergriffen. In ruhigem Wasser kann auch die reine Handarbeit, wie sie in Port Said durch Übermannen der Kohlen in leichten Bastkörben noch heute gebräuchlich ist, namentlich dann große Fördermengen erzielen, wenn die Kohlen an Deck weit verteilt werden müssen und eine billige sowie an Zahl genügende Menschenkraft zur Verfügung steht. Fehlen derartige Arbeiterkolonnen, so wird man mechanische Hilfsmittel nicht entbehren können; als Förderungs-mittel kommt dann vornehmlich der Sack in Frage. Dies bringt jedoch wieder den Nachteil mit sich, daß die Kohle zum Übernehmen ersteingesackt werden muß, was bei gefüllten Kohlenprämen immerhin zeitraubend ist.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit des Einsackens der Kohle sind neuerdings mannigfache Projekte von schwimmenden Kohlendepots entstanden, welche im Schiffsraum unterhalb der Kohlenlager besondere Einsackungs-räume besitzen. In diesen sind Tische angeordnet, auf welche die Kohle nach Öffnen besonderer Schieber herunterrutscht und an deren Rändern das Füllen der Säcke vor sich geht. Die gefüllten Säcke werden dann in besonderen Schächten an Deck gehieft und von dort von den mechanischen Transporteinrichtungen aufgenommen und an Bord der längsseit liegenden Kriegsschiffe gefördert. Nach diesen Grundsätzen hat die Temperley-Transport-Kom-pagnie für die englische Marine ein schwimmendes Kohlendepot entworfen und gebaut, welches 12 000 Tonnen Kohlen aufnehmen kann und mit Hilfe von 4 Temperley-Apparaten und weit aus-ladenden Ladebäumen in der Stunde 500 Tonnen an Deck der Kriegsschiffe absetzen soll. Die Bekohlungsversuche mit Hilfe dieses Kohlendepots haben in Portsmouth Mitte April begonnen; endgültige Resultate sind jedoch noch nicht bekannt geworden. Derartig gewaltige und komplizierte Hilfsmittel sind für das verhältnismäßig einfache Manöver des Bekohlens der Kriegs-schiffe im Hafen immerhin recht teuer erkauft und lassen sich mit Rücksicht darauf, daß eine sichere Kohlenübernahmever-richtung in See von weit größerem Wert ist, kaum rechtfertigen.

Je mehr eine Flotte sich entsprechend ihren strategischen Verwendungsabsichten von den heimischen Häfen unabhängig machen muß, um so mehr wird das Bedürfnis hervortreten, ihre Kohlenergänzung in See wie im Hafen aus geeigneten und leistungsfähigen Kriegskohlendampfern zu organisieren. Der Bau besonderer Kriegskohlendampfer bildet daher die Grundlage zur Weiterentwicklung und endgültigen Lösung der Bekohlungsfrage namentlich auch für diejenigen Seemächte, welchen keine oder nur wenige überseeische Kohlenstationen zur Verfügung stehen.

## Stand des Schiffbaus Ende Juni 1905.

Nach den Zusammenstellungen von Lloyds Register waren am Ende des 2. Quartals 1905 in Großbritannien 472 Schiffe mit 1 301 457 Br.-Reg.-Tons im Bau. Im Vergleich mit demselben Vierteljahre des Vorjahres und in der Bauart unterschieden sich die Schiffe wie folgt:

Beschreibung	30. Juni 1905.		30. Juni 1904.	
Dampfer:	Anzahl	Br.-Reg.-T.	Anzahl	Br.-Reg.-T.
Stahl .....	440	1 296 066	355	982 644
Eisen .....	1	320	4	704
Holz u. Komposition	1	220	2	310

Total ... 442 1 296 606 361 983 658

Segler:

	Anzahl	Br.-Reg.-T.	Anzahl	Br.-Reg.-T.
Stahl .....	18	3 591	15	7 730
Eisen .....	—	—	—	—
Holz u. Komposition	12	1 260	16	1 700

Total ... 30 4 851 31 9 430

Total Dampfer und Segler ..... 477 1 301 457 392 993 088

Unter Lloyds Aufsicht wurden gebaut:

	Anzahl	Br.-Reg.-T.
Auf englischen Werften f. eigene Rechnung	326	862 737
do. für fremde Rechnung und für die Kolonien .....	48	132 065
Auf ausländischen Werften für englische Rechnung .....	3	800
do. für fremde Rechnung ....	42	128 076

Total am 31. März... 419 1 123 678

Schiffe im Bau auf großbritannischen Werften:

Bestimmungs-land	Dampfer		Segler		Total	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
Großbritannien..	336	1 047 321	15	2 255	351	1 049 576
Brit. Kolonien ..	11	19 334	3	930	14	20 264
Österr.-Ungarn ..	5	19 050	—	—	5	19 050
Belgien .....	3	2 300	—	—	3	2 300
China .....	1	2 000	—	—	1	2 000
Dänemark .....	6	9 836	—	—	6	9 836

Bestimmungs-land	Dampfer		Segler		Total	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-R.-T.
Ägypten .....	4	2 203	—	—	4	2 203
Frankreich .....	6	2 538	—	—	6	2 538
Deutschland ....	8	53 270	—	—	8	53 270
Holland .....	2	20 800	—	—	2	20 800
Mexiko .....	1	900	2	540	3	1 440
Norwegen .....	7	20 284	—	—	7	20 284
Portugal .....	2	10 800	—	—	2	10 800
Südamerika ....	10	8 050	—	—	10	8 050
Schweden .....	4	11 720	—	—	4	11 720
Türkei .....	2	500	—	—	2	500
Fremde .....	1	4 300	1	140	2	4 440
Zum Verkauf oder Nat. unbekannt	33	61 400	9	986	42	62 386
Total ...	442	1 296 606	30	4 851	472	1 301 457

Schiffe im Bau auf nicht großbritannischen Werften:

Land	Dampfer		Segler	
	Anz.	Br.-R.-T.	Anz.	Br.-Reg.-T.
Deutschland .....	70	224 081	7	3 135
Ver. Staat. v. Nord-Amerika .....	27	34 382	2	1 300
Holland .....	23	43 712	1	200
Frankreich .....	13	59 905	1	110
Norwegen .....	17	27 178	2	235
Dänemark .....	5	11 108	—	—
Italien .....	16	68 405	13	2 273
Schweden .....	4	2 490	2	470
Spanien .....	2	2 900	—	—
Belgien .....	1	2 000	—	—
Österreich-Ungarn ..	2	4 150	—	—
China .....	2	2 200	—	—
Japan .....	14	15 837	2	400
Griechenland .....	—	—	5	920
Philippinen .....	3	915	—	—

## Untergang der „Optima“ (Kaiserl. Oberseeamt).

(Einheitliche Merkzeichen an Lotleinen. — Unbedingte Verantwortlichkeit des Kapitäns für die Navigation).

Auf die Beschwerden des Reichskommissars gegen den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 17. Februar 1905 über den Seunfall der Viermastbark Optima von Hamburg hat das Kaiserliche Oberseeamt in seiner zu Berlin am 16. Mai 1905 abgehaltenen Sitzung nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 17. Febr. 1905 dahin abzuändern, daß dem Schiffer B. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen und die haren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen seien.

An der Sitzung nahmen teil: Als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Kapitän Schramm, Kapitän Blanke, Navigationslehrer Fesenfeld, Hafenmeister Stege, Marine-Inspektor Fokkes; als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klaus; als Reichskommissar: Vizeadmiral z. D. Freiherr v. Bodenhausen.

Der folgende Tatbestand lag, nach den Angaben des Seeamts zu Hamburg, zugrunde:

Die „Optima“ hatte nach Einnahme einer vollen Ladung Kokes längere Zeit wegen widriger Winde auf der Elbe liegen müssen und wurde am 14. Januar vom Schlepper „Ajax“ aus der Elbe geschleppt bis man Helgoland Nord peilte. Es wurde nach Loswerfen des Schleppers zunächst bei mäßiger SSO-Brise längs der Küste gesteuert, der Wind frischte aber schon gegen

Abend immer mehr auf. Um 12 Uhr nachts wurde Terschelling Feuerschiff SzW  $\frac{1}{2}$  W, um 2 Uhr a. m. dasselbe Feuer NO-0 gepeilt und von da der Kurs auf North Hinder-Feuerschiff genommen. Dieses wurde am folgenden Tage (den 15. Januar) um 4 Uhr p. m. in SO zirka 6 Seemeilen entfernt gepeilt. Des heftigen Sturmes wegen waren alle Segel bis auf die drei Untermarssegel und das Vorstengestagssegel festgemacht und Kapitän B. trug Bedenken, mit dieser geringen Segelfläche die Weiterfahrt durch den Kanal zu unternehmen, zumal er sich selbst auch nicht mehr imstande fühlte, länger an Deck zu bleiben. Er ließ daher beidrehen, und zwar legte er das Schiff zunächst mit Steuerbordhalsen auf NO-Kurs und ließ es so bis zum anderen Mittag liegen.

An den folgenden Tagen hielt der schwere SO-Sturm an. Der Kapitän ließ das Schiff auf verschiedenen Kursen beidgedreht liegen und ließ beständig alle zwei Stunden loten.

Das Journal erweist, daß man den Schiffsort am Mittag des 16. Januar durch astronomische Beobachtung, welche der Kapitän aber selbst als recht unzuverlässig bezeichnet, auf 52° 36' nördlicher Breite, 3° 8' östlicher Länge feststellte. Es wurde jetzt gehalst und das Schiff bis abends um 8 Uhr über Steuerbordbug auf S 26° W Kurs gelegt. Von 8 Uhr p. m. bis um 2 Uhr p. m. am 17. Januar lag man wieder über

Backbordbug S 72° Ost an. Zu dieser Zeit ging der schon vorher abgeflaute Wind plötzlich nach Nordwest herum und wehte von da in Stärke 2 bis 3 aus NW, WNW und WzN. Vom 17. Januar 2 Uhr p. m. bis zum anderen Morgen um 4 Uhr lag das Schiff S 45° W bis 34° W an und wurde dann auf N 20° W, später N 17° O herumgelegt. Kapit. B. hat auf den östlichen Kursen während des Sturmes eine Abstrich von 45°, auf den westlichen Kursen eine solche von 20 bis 22° angenommen und es wird die Fahrt, welche das Schiff machte, mit durchschnittlich 2 Seemeilen per Stunde angegeben.

Während dieser Zeit, in welcher das Schiff in der beschriebenen Weise bojgedreht lag, ist alle zwei Stunden gelotet worden und es ist von allen drei Schiffsoffizieren hierbei der Fehler gemacht worden, daß sie die 15 Fadenmarke, welche aus einem Lederlappen mit einem Loch bestand, für die 10 Fadenmarke ansahen. Die Resultate sämtlicher Lotungen, welche dem Kapitän gemeldet wurden, waren daher um 5 Faden zu niedrig. Der Fehler wurde zuerst gemerkt, als am Morgen des 18. Januar um 8 Uhr der zweite Offizier 9 Faden lotete. Diese geringe Tiefe fiel ihm auf und veranlaßte ihn zu einer Nachmessung der Lotleine.

An Karten hatte der Kapitän eine Karte der Nordsee in kleinerem Besteck und je eine englische Karte der holländischen und englischen Küste in größerem Besteck an Bord, welche letzteren er aber nicht benutzt hat. Eine Beschaffung dieser Karten ist dem Seeamt nicht möglich gewesen und auch der Kapitän hat sie nicht aus England beschaffen können.

Auf der Morgenwache gegen 7 Uhr am 18. Januar meldete der Ausgucksmann das Blinklicht eines Feuerschiffs an Steuerbord voraus in nordöstlicher Richtung 6 bis 8 Meilen entfernt. Der wachhabende zweite Offizier W. wurde vom Kapitän in die Wanten hinaufgeschickt, um das Feuer näher zu bestimmen und meldete, daß das Feuer zweimal weiß und einmal rot blinke und daß die Gesamtdauer der Blinkgruppe 30 Sekunden betrage.

Der Kapitän sah daraufhin das Leuchtfeuerbuch ein und kam zu dem Schluß, das das gesichtete Feuer dasjenige von Haaks-Feuerschiff sein müsse. W. behauptet, das Feuerschiff von seinem erhöhten Standpunkt nur einige Male blinken gesehen zu haben, und auch der Kapitän will von Deck aus nur die weißen Blinks, nicht aber die roten Blinks des Feuers haben sehen können, während der Rudersmann und Ausgucksmann von Deck aus das Feuer längere Zeit in Sicht gehabt haben wollen. Nach Tagesanbruch und während der Wache von 8 bis 12 Uhr hatte man aber das Feuerschiff selbst in Sicht und verlor es, da man auf nördlichem Kurse bei dem herrschenden WNW Wind das Feuerschiff zirka 6 Meilen an Steuerbord ließ, schließlich in südöstlicher Richtung aus Sicht.

Kapt. B. war so fest davon überzeugt, daß er Haaks-Feuerschiff in Sicht habe, daß er es nicht für nötig hielt, näher an das in nordöstlicher Richtung, also in Lee, liegende Schiff heranzubringen, um sich noch mehr über die Identität des Schiffes zu vergewissern. Er ließ aber sein Schiff auf nördlichem Kurs liegen, weil er bei seinem jetzt angenommenen Schiffsort noch nicht Kurs nach dem Kanal nehmen zu können meinte, vielmehr durch Gezeitenströmungen eine zu starke Versetzung nach der holländischen Küste befürchtete.

Auf diesem am Vormittage des 18. Januar gehaltenen nördlichen Kurse kam um etwa 11 Uhr eine schwarz und weiß gestreifte spitze Boje an Steuerbord voraus einige Seemeilen entfernt in Sicht, welche der Kapitän für eine von Terschelling vertriebene Boje erklärte, durch welche er sich deshalb in seiner Überzeugung, daß man Haaks Feuerschiff passiert habe, nicht beeinflussen ließ. Um 12½ Uhr wurde wieder geholt und der Kurs mit S 56° W auf den Kanal zu genommen. Um 4 Uhr kam wieder eine Boje voraus über Backbord in Sicht und Kapit. B. sowohl wie der erste Offizier sch. und zweite Offizier W. haben zunächst ausgesagt, daß man auch diese Boje für eine treibende gehalten habe. Der

Kapitän hat seine Aussage später dahin berichtigt, daß er diese Boje nicht für eine treibende angesehen und die Absicht gehabt habe, vor der Boje unter Backbordruder herumzuhalsen.

Während des Abfallens sei das Schiff auf Grund gestoben. Dieser Aussage widerspricht der Rudersmann B., welcher bekundet, daß der Kapitän das Schiff nur soweit habe abfallen lassen, bis man die Boje 1 bis 1½ Strich an Steuerbord gehabt habe und es sei darauf wieder auf den alten Kurs zurückgelegt worden. Auf diesem Kurse sei dann das Schiff aufgestossen.

Kurz vor dem Aufstoßen des Schiffes ist noch eine zweite Boje etwas an Backbord weiter voraus vom Ausgucksmann v. W. gemeldet und vom Steuermann R. gesehen worden, so daß zur Zeit der Strandung der Kurs des Schiffes zwischen diesen beiden Bojen durch anlag. Der Kapitän will allerdings diese zweite Boje erst nach dem Festgeraten des Schiffes gesehen haben.

Um 4 Uhr 20 Minuten stieß das Schiff auf und blieb sitzen. Man brabte die Razaen back, erzielte jedoch keinen Erfolg und es wurden rund um das Schiff herum nur 3 Faden Wasser gelotet.

Als es dunkel wurde, wurde ein weißes Gruppenblinkfeuer, vier Blinks in 30 Sekunden, in mißweisend NW und ein belles Blinkfeuer, 5 Seemeilen, in mißweisend S ½ O gesichtet, worauf Notsignale gegeben wurden. Der Kapitän, welcher bis dahin nicht gewußt hatte, wo er war, erkannte jetzt die gesichteten Blinkfeuer als diejenigen von Hasborough- und Would Feuerschiff und erkannte, daß er auf Hasborough-Sands festgeraten sei. Aus diesen Peilungen ergibt sich, daß der Strandungsort sich an der östlichen Kante des Hasborough-Sandes etwas südlich der dort belegenen Boje befindet und daß das am Vormittage passierte Feuerschiff nur Smith's Knoll Feuerschiff gewesen sein kann.

Mit Hochwasser drehte sich das Schiff von NNW nach S ½ O herum, blieb aber fest sitzen. Das Schiff blieb während der Nacht dicht. Am folgenden Morgen fuhr der erste Offizier mit 4 Mann im Schiffsboot zu dem südöstlich gesichteten Would-Feuerschiff und es wurde von hier aus durch Kanonenschüsse Schlepperhülle vom Lande requiriert. Der Schleppdampfer „Chester“ welcher herankam, schleppte das Boot wieder vom Feuerschiff zur Optima zurück und ließ sich zu Abschleppversuchen engagieren. Am Nachmittage kamen vier weitere Schleppdampfer und zwei Rettungsböte heran.

Die noch an diesem Abend von den fünf Schleppern gemachten Abschleppversuche blieben ohne Erfolg, ebenso mißlangen die Versuche bei der nächsten Tide am Morgen des 20. Januar, sodaß man aus Luken II und IV Ladung über Bord zu werfen begann. Im Laufe dieses Tages verschlechterte sich aber die Lage des Schiffes so sehr, daß die Rettungsmannschaften sich gegen Abend, da sie ein Kentern des Schiffes befürchteten, weigerten, an Bord zu bleiben. Bei einer frischen Brise setzte eine stärkere See ein, in welcher das Schiff stark zu stoßen und sich zu begeben begann. Um 6 Uhr abends wurden 2" Wasser, um 7 Uhr 4" Wasser und 7 Uhr 40 Minuten 6½" Wasser im Schiff gefunden, welches sich unter fortwährendem Krachen stark nach Backbord überlagte. Unter diesen Umständen beschloß auch der Kapitän mit seiner Besatzung das Schiff zu verlassen und hielt sich mit den Rettungsböten in der Nähe auf. Beim Eintreten der Flut gieng man wieder an Bord, das Wasser stieg aber im Schiffe ständig, trotzdem ununterbrochen gepumpt wurde und erreichte am 21. Januar 27" bei den Pumpen. Da alle Abschleppversuche ohne Erfolg blieben, auch nachdem zwei große Schlepper aus London zur Hilfe gekommen waren und am 21. Januar die Rettungsböte sich wegen der Brandung nicht länger bei dem Schiffe halten konnten, entschloß man sich, da ein Auseinanderbrechen des Schiffes befürchtet wurde, dieses zu verlassen. Am 22. Januar ist Kapit. B. noch einmal



mit einem Dampfer zur Strandungsstelle gefahren und fand die »Optima« auf der Seite liegend. Es ist dann noch soviel wie möglich von dem Inventar und Proviant geborgen worden, das Schiff selbst ist total verloren gegangen.

Der Reichskommissar hat die Ursachen der Strandung darin gefunden, daß der Kapitän die Lotungen, auch die unrichtigen, ungenügend verwertet und es verabsäumt habe, das am Morgen des 18. Januar gesichtete Feuer ordentlich auszumachen. Auch sei, als am Nachmittage die Boje gesichtet sei, unverständlich navigiert und nach der Strandung seien die notwendigen Maßregeln, welche vielleicht ein Abbringen des Schiffs ermöglicht hätten, versäumt worden. Dem Kapitän falle ein solche Reihe schwerer navigatorischer und seemannischer Fehler zur Last, daß der Antrag gestellt werde, ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.

Infolge dieses Tatbestandes kam das Oberseeamt aus nachstehenden Gründen zu seinem eingangs bekanntgegebenen Urteil:

In Abweichung von der Ansicht des Seeamts hat das Oberseeamt darin keinen Fehler finden können, daß Schiffer B. drei Tage lang vor dem Kanal beigedreht gelegen hat. Mit dem Reichskommissar läßt es durchaus die Gründe gelten, die B. bestimmt haben, vorläufig die Fahrt durch den Kanal zu vermeiden.

Im übrigen hat das Oberseeamt sich der strengeren Beurteilung, die der Unfall durch den Reichskommissar im Gegensatz zum Seeamt gefunden hat, anschließen müssen.

Zu der Verwechselung zwischen Haaks Feuerschiff und Smith's Knoll Feuerschiff, die für die »Optima« verhängnisvoll wurde, will Schiffer B. durch die Meldung des 2. Offiziers W. über die von diesem beobachtete Zeit- und Reihenfolge von Blinken veranlaßt worden sein. Das Oberseeamt ist zu der Überzeugung gelangt, daß W. die von ihm bekundeten Beobachtungen nicht gemacht und auch nicht in der von ihm und von Schiffer B. bei ihren Vernehmungen angegebenen Weise gemeldet haben kann. Ist dem Steuermann W. bei seinen Beobachtungen ein Irrtum untergelaufen, so muß es doch schlechterdings für ausgeschlossen erachtet werden, daß er bei seinem Irrtum unter den unzähligen möglichen Kombinationen von Lichterscheinungen gerade auf diejenige gestoßen sein sollte, die haarscharf mit jeder Einzelheit in Zeit- und Reihenfolge auf Haaks Feuerschiff zutrifft. Und W. will nicht nur einmal, sondern wiederholt immer die gleichen Beobachtungen gemacht haben! Diese Behauptung muß als unwahr bezeichnet werden. Hätte Schiffer B. mit W. bevor dieser die Blinks des Feuerschiffs ausmachte, von der Möglichkeit gesprochen, in der Nähe von Haaks Feuerschiff zu sein, und W. daraufhin zunächst im Leuchtbuch sich über die für dieses Feuerschiff charakteristischen Blinks unterrichtet, so könnte man auf die Vermutung kommen, daß er bei ungenauer Beobachtung die von ihm wahrgenommenen Lichterscheinungen für identisch mit den aus dem Leuchtbuch entnommenen gehalten hat. Nach der vom Schiffer B. vor dem Oberseeamt abgegebenen Erklärung trifft jedoch die Voraussetzung für eine solche Annahme nicht zu. Hiernach bleibt nur übrig, daß B. und W. sich nachträglich auf Grund der oberflächlichen Beobachtung der Blinks zurechtgelegt haben, sie mögen wohl auf Haaks Feuerschiff zutreffen.

Nicht ohne Einfluß auf diese irrije Annahme mag der Umstand gewesen sein, daß Schiffer B. infolge der um 5 Faden zu niedrig abgelesenen Lotungen sich in dem Glauben befand, noch nicht die tiefe Rinne passiert zu haben, während dies tatsächlich schon geschehen war. Als aber dann bald nach der Beobachtung des Feuerschiffs um 8 Uhr Morgens nur 9 Faden gelotet wurden und diese auffallend geringe Tiefe zu einer Nachmessung der Lotleine und damit zur Feststellung des bisher stets gemachten Fehlers führte, hatte dies doch nicht die Wirkung, B. in seinem Glauben, daß er die tiefe

Rinne noch nicht passiert habe, zu erschüttern. Es ist unverständlich, daß ihm kein Zweifel über den von ihm angenommenen Schiffsort kam angesichts der Tatsache, daß den bisher durch die Lotungen festgestellten Tiefen überall 5 Faden zuzurechnen waren. Mit Recht weist das Seeamt darauf hin, daß B. nur die seit Mittag des vorigen Tages gesteuerten Kurse rückwärts von dem südwestlich von Haaks Feuerschiff angenommenen Schiffsort hätte abzusetzen brauchen, um sich zu überzeugen, daß er nicht in dessen Nähe sich befinden konnte. Daß es nach Feststellung des bei den Lotungen untergelaufenen Irrtums ruhig bei seiner bisherigen Annahme verblieb und nicht unternahm, um ihre Richtigkeit nachzuprüfen, muß ihm als eine schwere Nachlässigkeit zum Vorwurfe gemacht werden. Übrigens bietet der beim Ablesen der Tiefen von der Lotleine sämtlichen Schiffsoffizieren untergelaufene Irrtum Anlaß nachdrücklich darauf hinzuweisen, daß ein solcher Irrtum ausgeschlossen wäre, wenn an Stelle der Willkür in der Wahl der Merkzeichen die Verwendung einheitlicher Merkzeichen an den Lotleinen treten würde.

Auch sonst hat es nicht an Warnungen gefehlt, die der Schiffer B., wenn er ihnen Beachtung geschenkt hätte, in seiner irrigen Annahme, in der Nähe von Haaks Feuerschiff zu sein, erschüttern mußten. Die am Morgen des Unfalltages vorgenommenen Lotungen hatten als Bodenbeschaffenheit feinen Sand und Steine ergeben; B. mußte wissen oder konnte sich, wenn er nicht sicher war, aus der Segelanweisung überzeugen, daß die festgestellte Bodenbeschaffenheit nicht auf die holländische, wohl aber auf die englische Küste zutrifft. Gegen 11 Uhr Vormittags traf B. auf eine Boje, deren Farbe, Konstruktion und Topzeichen ihn mit Hilfe des Fahrwasserbuchs belehren mußte, daß es die Leman and over Tonne war. Statt dessen beruhigte er sich, da er die Boje dort, wo er sich zu befinden glaubte, nicht unterbringen konnte, bei der Annahme, es sei eine von Terschelling vertriebene Boje. Bei einiger Aufmerksamkeit hätte er in der Nähe der Boje Lotungen vornehmen müssen, um seinen Schiffsort zu bestimmen.

Das Seeamt hat sich keineswegs dem verschlossen, daß dem Schiffer B. aus der Nichtbeachtung der an ihn herausgetretenen Warnungen ein schwerer Vorwurf zu machen ist. Wenn es ihm trotzdem die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes um deswillen belassen hat, weil er keine genügende Unterstützung bei seinen Schiffsoffizieren gefunden habe, so hat das Oberseeamt dieser Erwägung nicht zuzustimmen vermocht. Für die Navigation ist und bleibt der Schiffsführer verantwortlich. Mag er seinen Schiffsoffizieren noch so großes Vertrauen schenken, wozu hier, wenn sie ihm auch als tüchtig empfohlen waren, mangels eigener Erprobung keine Veranlassung vorlag, so darf dieses Vertrauen doch nicht zu einem blinden Vertrauen ausarten, welches die eigene Denkfähigkeit ganz ausschaltet. Mag immerhin sein Irrtum über den Schiffsort zunächst durch die Fehler seiner Schiffsoffiziere herbeigeführt worden sein, so hat es doch wahrlich nicht an Warnungen gefehlt, die sein Vertrauen zu erschüttern geeignet waren. Schiffer B. hat in seiner Vertrauensseligkeit allen diesen Warnungen keinerlei Beachtung geschenkt und damit eine derartige Nachlässigkeit in der ihm obliegenden Navigation bewiesen, daß das Oberseeamt es im öffentlichen Interesse nicht glaubte verantworten zu können, ihm die selbstständige Führung eines Schiffes fernerhin zu überlassen. Sehr es auch bei dem recht günstigen Eindrucke, den B. der Verhandlung gemacht hat, geneigt gewesen wäre, ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen. Mußte ihm diese unter den obwaltenden Umständen entzogen werden, so besteht doch die Hoffnung, daß es ihm gelingen werde, durch eine vorwurfsfreie Ausübung des Steuermannsgewerbes sich einer späteren Wiederverleihung des Schifferpatents würdig zu erweisen.

## Schiffbau.

### Stapellänfe.

Am Dienstag den 18. Juli wurde ein für die hiesige Reederei und Speditionsfirma Job. Ick auf der Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johansson & Co. neu erbauter **Seltenradschleppdampfer** zu Wasser gelassen. Die Abmessungen sind: 50 m  $\times$  6,2  $\times$  2,1 m; Tiefgang komplett ausgerüstet nur 60 cm. Die Maschine ist eine dreizylindrige schrägliegende Compound-Maschine von 350 IHP. Das Schiff soll zum Schleppen der der obigen Speditionsfirma gebörenden großen Kähne von Danzig bis Warschau dienen.

Auf den Howaldtswerken lief am 22. Juli der für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, A.-G., Oldenburg i. Gr., bestimmte Frachtdampfer **„Gibraltar“** (Bau Nr. 428), glücklich vom Stapel. Das Schiff, welches nach Klasse Germ. Lloyd  $\pm$  100 A 4 L. (E.) als Sturmdockdampfer gebaut ist, hat bei einer Länge von 260' 0", einer Breite von 38' 6" und einer Tiefe von 20' 6 1/2", eine Tragfähigkeit von ca. 3480 T. bei 23' 2" Tiefgang. Das Fahrzeug wird mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 900 ind. Pf. ausgerüstet, die ihm eine Fahrgeschwindigkeit von 9 1/2 Knoten geben wird.

### Probefahrten.

Am 15. Juli hat der auf der Germania-Werft in Kiel erbaute Dampfer **„Borussia“** der Hamburg-Amerika Linie, der erste Dampfer, der mit spezieller Berücksichtigung der Verwendungsmöglichkeit als Truppentransportdampfer erbaut worden ist, seine Probefahrt mit gutem Erfolge bestanden. Durch dieses Schiff ist die Gruppe der Spezialschiffe, die der moderne Schiffbau kennt, um eine neue interessante Art bereichert worden. Die **„Borussia“** ist ein etwas über mittelgroßer stattlicher Passagierdampfer von 128 m Länge, 16 1/2 m Breite, 10,7 m Tiefe und 7500 Br.-Reg.-T. Rauminhalt. Als Doppelschraubendampfer mit zwei Maschinen von zusammen 3200 Pf. ausgerüstet, bewegt er sich mit einer Geschwindigkeit von 12 Sm. In 30 Kabinen wird das Schiff 60 Passagiere I. Klasse, in 20 Kabinen 40 Passagiere II. Klasse und in großen luftigen Mannschaftsräumen 1350 Mann Truppen unterbringen können. Alle Anlagen und Einrichtungen an Bord entsprechen den besonderen Anforderungen, welche die Reichsbehörden an Transportdampfer stellen. Umfangreiche Waschräume, eine besonders große Zahl von Hospitalern, Baderäume, Räume für Gewehrstände und dergl. mehr zeigen den besonderen Charakter des Dampfers an. Ausdrücklich zu betonen ist allerdings, daß die **„Borussia“** keineswegs ausschließlich als Truppentransportdampfer gedacht ist; das Schiff ist zunächst ein regulärer Passagier- und Frachtdampfer, der für gewöhnlich privaten Reedereigeschäften dient und dem Truppentransport nur besonders zweckmäßige Einrichtungen zur Verfügung stellt.

Von den vom Norddeutschen Lloyd, Bremen, der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck bestellten Neubauten machte der erste, die **„Maradu“** am 22. Juli seine Probefahrt von Travemünde bis Hohenau. Die Durchschrittleistung der Maschine betrug auf der sechsstündigen Probefahrt 1250 ind. Pf., die dem Schiff eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12–12 1/4 Sm in der Stunde gaben. Maximal leistete die Maschine 1360 ind. Pf. bei einer Schiffsgeschwindigkeit von über 12 1/2 Sm in der Stunde.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Eine Zuschrift an die Stettiner **„Ostsee-Zeitung“** aus dortigen Handelskreisen weist darauf hin, daß der Stettiner Freihafen sich schon seit längerer Zeit als zu klein er-

weist. Bei Erbauung des Freihafens habe man nicht gedacht, daß der Verkehr sich so schnell entwickeln würde, daß es schon heute sehr oft an Löschräumen für Schiffe mangle. Es sei sehr wünschenswert, wenn von Seiten der städtischen Behörden schleunigst mit der Anlage eines zweiten Hafenbeckens begonnen würde.

Vom 1. August ab tritt im Verkehr der Funkentelegraphenstation auf Borkumriff-Feuerschiff insofern eine Beschränkung ein, als diese Station funken-telegraphisch in der Regel nur noch mit der Küstenstation von Borkum-Leuchtturm in Verbindung zu treten hat. Mit Schiffen in See darf die Station Borkumriff fortan funken-telegraphisch nur in Fällen der Not verkehren.

Nach einem Übereinkommen zwischen der Hamburger Reedereifirma H. M. Gehreckens und der **„Helsingfors Angfartygsaktiebolag“** wird eine regelmäßige Dampferfahrt zwischen Abo und Hamburg eingerichtet. Die Fahrten sollen in beiden Richtungen alle 14 Tage ausgeführt werden.

Die Handelskammer zu Altona nennt die Gegnerschaft der Ostseehäfen der Provinz Schleswig-Holstein gegen die einheitliche Gestaltung der Eisenbahnfrachtsätze für den Massenbezug der Provinz an heimischer Steinkohle für unbegründet, da eine Verdrängung der englischen Kohle, deren Konkurrenz gegen die deutsche von den Verbrauchern wohlthätig empfunden werde, aus der Provinz im Gefolge jener Maßregel nicht zu erwarten und deshalb auch die angeblich bevorstehende schwere Schädigung der Reederei nicht zu befürchten sei.

Durch die Presse geht die Mitteilung, daß die ersten drei in Angriff genommenen Tidehäfen von Harburg voraussichtlich Mitte November d. J. fertiggestellt sein werden.

Unter dem Vorsitz des Großherzogs von Oldenburg wird der Deutsche Schulschiff-Verein am 5. August in Travemünde (Seebadeanstalt) seine diesjährige Mitgliederversammlung abhalten. Auf der Tagesordnung steht: Tätigkeitsbericht; Finanzbericht; Entlastung des Vorstandes, des geschäftsführenden Ausschusses und des Geschäftsführers; Mitteilungen über den bisherigen Verlauf des neuen Betriebesjahres; Verschiedenes. An die Mitgliederversammlung soll sich ein Festmahl schließen. Damit die Mitglieder Gelegenheit erhalten, das Schulschiff kennen zu lernen, soll bei genügender Beteiligung am 4. und am 6. August mit dem Schiffe eine Fahrt in See unternommen werden. — Wir können dem Schulschiff-Verein die Anerkennung nicht versagen, alles nur Mögliche zu tun, um den Mitgliedern Einblick in den Dienstbetrieb des Schulschiffes zu gewähren.

Eine Prüfung von Schiffsführern zwecks Erlangung der bedingten Befreiung vom Lotsenzwang auf dem Traversier findet Anfang nächsten Monats statt. Gesuche um Zulassung zu dieser Prüfung sind unter Beifügung eines kurzgefaßten Lebenslaufes und des Zeugnisses über die Befähigung zum Schiffer bzw. Steuermann bis zum 31. d. M. schriftlich im Bauamt einzureichen.

Das hamburgische Seemannsamt hat am 26. Juli seine Bureauräume nach dem neuen Marinegebäude in der Admiralitätsstraße verlegt.

Das Brechen eines Stellagetaues, das den Tod eines Matrosen verursachte, gab dem Reichskommissar des Seemanns zu Hamburg Anlaß zu dem Ausspruch, es sei notwendig, daß in jedem

Fälle beim Außenbordarbeiten den Leuten von dem leitenden Offizier Befehl gegeben wird, ein Tau um den Leib zu nehmen und wünschenswert, daß diese Bestimmung in den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft aufgenommen werde.

Das Seeamt zu Bremerhaven sagt aus Anlaß einer Schiffsstrandung in seinem Spruch: »Die erhebliche Versetzung des Schiffes aus seinem beabsichtigten Kurse und die Strandung ist zurückzuführen mutmaßlich auf eine Ablenkung der Kompaß durch die volle Petroleumladung . . . .«

Der langjährige Lotsenkommandeur Mißen aus Bremerhaven tritt am 1. Oktober in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger ist der bisherige Hafeninspektor Hoover ernannt worden.

#### Ansländ.

Die Ziffern für den Schiffsverkehrsverkehr (nur beladene Schiffe) in englischen Häfen für das erste Halbjahr stellen sich wie folgt:

	Einkommend		Ausgehend	
	1905	1904	1905	1904
Fremd. Länder und Kolonien	18 811 786	19 162 651	23 994 186	23 676 862
Küstenverkehr	15 975 163	15 836 291	15 736 107	15 528 973

Das englische Fremden-gesetz (Aliens Bill) ist am 19. Juli im Unterhaus in dritter Lesung mit der beträchtlichen Mehrheit von 90 Stimmen angenommen worden.

Das englische Oberhaus hat sich kürzlich mit den Kosten für Hilfskreuzer beschäftigt, wobei festgestellt wurde, daß die Regierung allein für »Oceanic« 10 000 £ Subventionen an die Reederei (White Star Line) zahlt. Bekanntlich kosten unsere Hilfskreuzer dem Reich, abgesehen von den Ausgaben für die Ausrüstung etc., keinen Pfennig, betrachten Hamburg, Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd es doch als patriotische Pflicht, der Marine ihre Schnelldampfer zu Hilfskreuzerzwecken in Kriegszeiten kostenlos zur Verfügung zu stellen.

In der »Marine Marchande« gibt der Oberhafenmeister von Marseille bekannt, daß der Schiffsverkehr von 1904 als Folge der verschiedenen großen Streiks von 17 352 Schiffen mit 14 572 740 Tons in 1903 auf 15 890 Schiffe mit 13 354 473 Tons zurückgegangen sei.

Verkehr und Einnahmen des Suezkanals stellen sich im ersten Halbjahr von:

	1905	1904	1903
Schiffe . . . . .	2 220	2 051	1 881
Einnahmen . . . . .	59 497 340 Fr.	56 153 799 Fr.	50 654 411 Fr.

Die International Mercantile Marine Co. schließt ihr zweites Lebensjahr mit einem sehr ungünstigen Resultate ab. Die Nettoeinnahmen zeigen einen Rückgang von 2 194 000 Dollars. Der Verlust beträgt 1 142 000 Dollars. Für 1903 wurde ein Reingewinn von 355 525 Dollars ausgewiesen, der sich durch Übertragung des auf Assekuranzkonto erzielten Gewinnes auf 1 797 797 Dollars erhöhte.

In New-York kamen im ersten Halbjahr 78 587 Kajüte- und 452 389 Zwischendecks-Passagiere an.

Durch ein königliches Dekret vom 23. Januar 1905 sind neue Bestimmungen über die Küstenschiffahrt von Portugal in Kraft gesetzt worden, die im wesentlichen eine fast wörtliche Wiederholung der Küstenschiffahrts-Ordnung

vom 4. Juni 1902 sind. Neu ist der Artikel 19, der die Eintragung in das portugiesische Register von fremden portugiesischen Besitz übergegangenen Fahrzeugen, was früher nur im Königreiche geschehen konnte, fortan auch in den Kolonien für zulässig erklärt.

Die australische Regierung hat den Postdampferkontrakt mit der australisch-kanadischen Linie erneuert. Mit Bezug auf die Linie von Sydney nach San Francisco ist dagegen noch nichts geschehen.

Nach einer Meldung aus St. Petersburg hat die hydrographische Abteilung die Westküste der Halbinsel Yalmal und die Weiße Insel vermessen; die ganze Strecke von Archangel bis zu den Mündungen des Ob und des Jenisei ist jetzt vermessen, bei günstigem Wetter kann die Fahrt in einer Woche zurückgelegt werden.

### Vermischtes.

**Schiffsverkehr in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam.** Im Jahresbericht der Handelskammer von Rotterdam wird mitgeteilt, daß in Rotterdam 1904 einkariert wurden 7834 Seeschiffe mit 7 746 759 Netto-Tons oder 182 Schiffe mit 120 496 Tons mehr als 1903; nach der Zahl der Schiffe 62 pZt. nach dem Tonnengehalt 70 pZt. der Schiffsbewegung aus Hollands. Eine bedeutende Vermehrung erfuhren die Deklarationen aus Preußen und den Hansestädten (233 974 auf 263 461 cbm mehr), aus Rußland (303 223 cbm mehr), aus Schweden und Norwegen (183 811 cbm mehr) und aus Argentinien (306 498 cbm mehr). Dagegen waren die Deklarationen aus Frankreich, England, von der Donau und den Vereinigten Staaten geringer. Nach der Zahl der angekommenen Schiffe war die englische Flagge mit 39 1/2 pZt. des Gesamtverkehrs die erste. Dann kommt die deutsche mit 21 1/2, die holländische mit 19,4, die spanische mit 5,4 u. s. w. Einen Vergleich mit anderen Häfen gibt die folgende Tabelle:

Jahr	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Schiffe	Reg.-T.	Schiffe	Reg.-T.	Schiffe	Reg.-T.
1895	9 443	6 225 710	4 653	5 363 569	5 199	4 177 478
1896	10 477	6 445 000	4 951	5 820 669	5 904	4 951 590
1897	11 173	6 708 000	5 106	6 215 510	6 212	5 409 412
1898	12 523	7 355 000	5 198	6 415 501	6 373	5 715 393
1899	13 312	7 768 000	5 420	6 842 163	6 890	6 332 022
1900	13 103	8 041 000	5 241	6 691 791	7 268	6 326 920
1901	12 847	8 383 000	5 225	7 488 579	6 881	6 382 934
1902	13 297	8 727 000	5 190	8 401 949	6 755	6 546 473
1903	14 028	9 156 000	5 775	9 115 372	7 499	7 626 263
1904	14 861	9 613 000	5 852	9 400 335	7 692	7 657 707

**Berechtigung zur Mitgliedschaft der „Kasse der Stöße von Achten“.** In letzter Nummer, Seite 343, war als Voraussetzung für die Aufnahme als Mitglied der Nachweis einer fuufjährigen Fahrzeit als Kapitän hamburgischer Schiffe genannt worden. Die Anforderung wird nur an inaktive Kapitäne gestellt, während aktive sofort nach ihrer Erneuerung das Recht zur Mitgliedschaft haben. Der den Erwerb der Mitgliedschaft behandelnde Paragraph, soweit sein Inhalt auf diese Berechtigung Bezug hat, lautet: »Die Zahl der Mitglieder ist unbeschränkt. Jeder Kapitän eines Seeschiffes, dessen Heimatort Hamburg ist und der ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer auf großer Fahrt besitzt, hat das Recht, als Mitglied der Kasse beizutreten, sofern er nicht älter als sechzig Jahre ist, ein den Anforderungen des Vorstandes genügendes ärztliches Gesundheitszeugnis vorlegt und den Bestimmungen dieser Satzung genügt. Nicht mehr im Schiffsdienste befindliche Kapitäne, welche mindestens fünf Jahre lang Schiffe mit dem Heim-



hafen Hamburg beständig geführt haben, können unter der gleichen Voraussetzung als Mitglieder aufgenommen werden, ohne daß ihnen ein Recht darauf zusteht.

**Hafen von Genua.** Der Vorstand der Hafenverwaltung von Genua wird binnen Kurzem einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Erweiterungsbauten des Hafens von Genua ausschreiben. Die Arbeiten sollen einen Kostenaufwand von 9611000 Lire erfordern. In der englischen Schiffsapressse hört man übrigens andauernd Klagen über schlechte Entlohnung und ungünstige Arbeitsverhältnisse im Hafen von Genua. Die »autonome Hafenverwaltung« habe, so war jüngst in einem Briefe eines »coal merchant« an die »Shipping Gazette« zu lesen, den Hafen der Willkür der Arbeiter ausgeliefert.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Juni 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1905	1905	1904	1904
Totalverluste . . .	25	84	21	41
Beschädigungen . . .	313	121	381	135

Nach Flaggen geordnet gingen im Juni 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	3	11	japanische	3	—
brasilianische	—	1	italienische	—	7
britische	8	14	norwegische	2	5
dänische	1	1	portugiesische	—	1
deutsche	2	3	russische	—	3
französische	1	3	schwedische	—	5
griechische	2	—	spanische	1	—
holländische	2	—	österreichische	—	—

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 20. Juli abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 4 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich der Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft für das Jahr 1904. Ferner Abhandlungen über eine neue Schiffssteuerung für große Dampfer und Unterseeboote von Karl R. Schuster, Schiffsoffizier bei der Hamburg-Amerika Linie. Letztere waren für die Versammlung von Interesse, besonders soweit sie die großen Dampfer betreffen, weil die neue Anordnung das Steueruder überflüssig machen soll. Schuster behauptet: »Die erhöhte Manövrierfähigkeit des Schiffes ist dadurch bedingt, daß die schwenkbare Maschine, in Fällen großer Gefahr um 90° ausgeschwenkt, ein sehr schnelles Drehen des Schiffes bewirkt. Die Steuerfähigkeit eines solchen Schiffes bleibt auch bei Rückwärts- und Langsamfahrt erhalten, was bei unsichtigem Wetter sowohl als auch beim Manövrieren im engen Fahrwasser von größter Wichtigkeit ist. Während Dampfer mit der üblichen Steuerung oft auch vor Anker unter Dampf liegen müssen, um in bestimmter Richtung schwimmen zu können, genügt für ein Schiff mit schwenkbaren Schrauben der immer in Betrieb befindliche Kessel für Hilfsmaschinen, um jederzeit sicher und schnell zu treiben. Ebenso wird sich, infolge der großen Steuerfähigkeit, in Häfen die Benutzung von Schleppdampfern oft erübrigen lassen. Die größere Betriebssicherheit ergibt sich aus dem Wegfall der bei unseren großen Kriegs- und Handelsschiffen so häufigen Ruderbavarien und aus der geringeren Empfindlichkeit der schwenkbaren Schrauben gegen schweren Seegang und speziell bei Kriegsschiffen gegen feindliche Geschosse infolge ihrer geringeren Angriffsflächen und ihrer tiefen Lage unter

der Wasserlinie. Es kommt hinzu, daß selbst im Falle der Beschädigung einer schwenkbaren Schraube, ja sogar der Mittschiffsschraube und einer schwenkbaren Schraube, eine einzige schwenkbare Schraube ausreicht um Kurs steuern zu können. Mit dieser größeren Betriebssicherheit ist gleichzeitig eine Kraftersparnis verbunden, insofern, als der Verlust an vorwärtswirkender Kraft, welcher beim Ausschwenken der Schraube entsteht, kaum so groß ist wie der bei einem übergelegten Ruder auftretende rückwärts wirkende Druck, wenn beide Male dieselbe Steuerfähigkeit erreicht werden soll. Diese Kraftersparnis wird noch dadurch vergrößert, daß infolge des Wegfallens des Ruderstevens und Ruders die Hauptschraube wesentlich weiter vom Schiffskörper abgerückt werden kann, sodaß die durch diese Schraube verursachte Druckverminderung am Heck verringert wird. Da die schwenkbaren Maschinen zusammen nur ca. 20 pZt. der gesamten Maschinenkraft haben sollen, so genügt es, wenn die Hauptmaschine für Rückwärts-gang eingerichtet ist, während die schwenkbaren Maschinen in allen Fällen, selbst bei Rückwärtsfahrt des Schiffes, nur für Vorwärtsgang gebaut zu sein brauchen, um ihren Zweck zu erfüllen. Dieser Umstand begünstigt die Einführung der Dampfturbinen. Auch ihres im Vergleich zu Kolbenmaschinen geringen Gewichts und ruhigen Arbeitens wegen würden sich Turbinen am besten zu schwenkbaren Maschinen eignen. Die Versammlung ersucht den Vorsitzenden, sich mit Herrn Schuster wegen der Einzelheiten näher in Verbindung zu setzen, bevor der Verein ein Urteil über die Angelegenheit fällen kann. Hierauf beschäftigte sich die Versammlung laut Tagesordnung mit der *Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber dem Kapitän.* (Siehe Seite 343/345. D. R.).

## Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Betriebs-Ergebnisse im Monat Juni 1905.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläseker & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Holtentau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalrats Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	971 mit 345 631 t N.-R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	802	38 121
Leichterfahrzeuge	103	36 018
	Zus.	1876
		419 770 t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter	Flagge	1018 Fahrzeuge mit 205 475 t N.-R.
deutscher	3	1 253
belgischer	44	32 587
britischer	109	49 819
dänischer	87	26 589
schwedischer	26	12 511
norwegischer	5	466
französischer	24	30 484
russischer incl. finn.	11	12 810
niederländischer	7	2 816
div. Flaggen		

Es hatten einen Tiefgang  
von weniger als 5,9 m . . . 2890 Schiffe  
" 6 m bis 8,5 m . . . 39

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:	
für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std. 22 Min.
" " " 5,5—6,9 " " "	10 " 59 "
" " " 7,0—8,5 " " "	12 " 36 "
" Schleppzüge	13 " 28 "

Die Abfertigungszeit in den Endscheusen betrug:	
in Brunsbüttel eingehend:	19 Min.
ausgehend:	17 "
in Holtentau eingehend:	18 "
ausgehend:	15 "

Es passierten bei elektrischer Belichtung:  
während weniger als der halben Fahrzeit . . . 329 Fahrzeuge  
" der halben oder eines grösseren Teiles  
" der Fahrzeit . . . 211  
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 3 Tagen.

# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

## Mittel zur Hebung des Standes.

Der lebhafteste Wunsch, unsern Stand geachtet dastehen zu sehen, hat eine Zuschrift in No. 19 der »Hansa« auf der Verbandsseite entstehen lassen, in der den Prüfungsvorschriften für Seeschiffer auf die Hebung des Standes ein m. E. zu großer Einfluß zugeschrieben wird. Daß die Prüfungsvorschriften für Maschinisten in Anbetracht der bedeutenden Fortschritte im Maschinenbau und der Einführung zahlreicher anderer Maschinen zur Herstellung von Licht, Eis u. s. w. geändert werden müssen, darf nicht als Grund für das Verlangen angegeben werden, daß auch für uns die Vorschriften verbessert (gemeint ist erschwert) werden mögen; dann müßte mindestens erst nachgewiesen werden, in welchen Punkten sie nicht mehr genügen.

Aber auch die rigorosesten Prüfungsbestimmungen würden nicht nach oben hin nivellierend wirken, so lange für die verschiedenen Zweige unseres Gewerbes immer nur ein und dasselbe Patent verlangt wird und so lange das Reich nicht außer dem Bestehen einer Fachprüfung den Nachweis einer bestimmten Allgemeinbildung verlangt, wie es das in anderen Gewerben, zu deren Ausübung ebenfalls ein amtlicher Befähigungsnachweis erforderlich ist, bereits seit langer Zeit tut; es sei nur an Tierärzte, Apotheker, Chemiker erinnert. So große Unterschiede zwischen einem Schlepper, Fischdampfer, Frachtdampfer, Schnelldampfer und Segelschiff bestehen, so große Unterschiede bestehen auch in den Anforderungen an die Allgemeinbildung der betriebsleitenden Personen. Während eine Fachprüfung für Führer von Schleppdampfern, Fischdampfern und ähnlichen Fahrzeugen sich mit dem Nachweise genügender theoretischer Kenntnisse und Fertigkeiten begnügen könnte, müßte sie von den Führern der anderen, sehr viel wertvolleren Schiffe auch den Nachweis genügenden theoretischen Wissens und Verständnisses verlangen, und da dieses nur bei guter Allgemeinbildung erlangt werden kann, zunächst den Nachweis einer solchen fordern. Wenn zu dem Zwecke das Abgangszeugnis gewisser Schulklassen verlangt werden sollte, so müßte es möglich sein, auch in späteren Lebensjahren ein solches Zeugnis nachträglich zu erwerben. Das Gefühl, daß dadurch Kapitäne verschiedener Klassen geschaffen werden, darf m. E. dabei nicht mitsprechen, um so weniger, da es zwei solcher Klassen, nämlich auf große und kleine Fahrt, schon längst gegeben hat.

Danach müßten wir streben, wenn wir eine Hebung unseres Standes, der Seeschiffer auf großer Fahrt, in erster Linie vom Reiche, also durch fremde Hülfe, erwarten wollen. So lange wir dieses nicht wollen oder erhalten, müssen wir, wie das so viele unter uns immer getan haben, an uns selbst arbeiten, um unseren Horizont zu erweitern. Die für unseren Beruf erforderlichen Charaktereigenschaften kann uns ohnehin kein noch so vielseitiger Unterricht geben.

Der Ausspruch, daß die neuen Prüfungsvorschriften für Maschinisten deren Stellung im sozialen Verkehr heben werden, ist auch übertrieben, wenn damit der Verkehr in höheren Gesellschaftskreisen gemeint ist. Deren Pforten werden sich nicht vor einem mehr oder weniger schwer erworbenen Patente, sondern nach wie vor nur vor einer ihrer würdigen Persönlichkeit öffnen.

Da der Einsender der Zuschrift gleichen Titels in No. 27 seine Gesichtspunkte gestreift zu sehen wünscht, will ich dem nachkommen. Allerdings wird er sich durch dieses Streifen unangenehm berührt fühlen, denn der Vorwurf der Oberflächlichkeit kann ihm nicht erspart werden.

Zunächst wird da gewünscht, daß in unseren Prüfungsvorschriften ausgedrückt sein soll, was wir nicht andere, für uns zu wissen für erforderlich halten. Dieser Satz ist undeutlich. Soll es heißen, was wir, die wir noch geprüft werden sollen, für uns zu wissen für erforderlich halten, oder soll es heißen, was wir für unseren Nachwuchs zu wissen für erforderlich halten? Beide Lesarten sind haltlos. In keinem Berufe, dessen Ausübung vom Bestehen einer staatlichen Prüfung abhängig ist, gestattet das Reich den Prüflingen einen Einfluß auf die Bestimmung der Prüfungsvorschriften. Im zweiten Falle hört es wohl die Wünsche des Standes, aber folgt nicht diesen allein. Und so sind auch unsere Wünsche beachtet worden, denn der technischen Kommission, die die Vorschriften für uns ausarbeiten, gehörten auch Nautiker an. Hätten wir, die wir schon unser Patent in der Tasche haben, allein Einfluß auf die Festsetzung dieser Vorschriften, es gäbe sicher nicht so viele junge Schiffsoffiziere, wie es auch nicht so viele junge Ärzte, Anwälte usw. gäbe. Das Reich vertritt oben nicht nur unsere Interessen, sondern auch die des Nachwuchses und der Reeder.

Bedauern, daß die Navigationslehrrkurse auf der Seewarte in Fortfall gekommen, kann m. E. nur der junge Lehrer empfinden, dem dadurch früher die Möglichkeit geboten war, sich mit großer Bequemlichkeit und frei vom Schuldienst einen Teil seiner Berufsausbildung, hauptsächlich in der Deviationslehre und Instrumentenkunde, anzueignen, den er jetzt mühsamer sich verschaffen muß, aber doch auch verschaffen kann, oder vielleicht noch der mit diesem Unterricht beauftragt gewesene Beamte der Seewarte, weil ihm befähigte und dankbare Hörer dadurch vorenhalten sind.

Die Schlußsätze wären gewiß fallen gelassen worden, wenn der Einsender sich die kleine Mühe einer Anfrage bei den Lehrerkollegien in Altona oder Hamburg gemacht hätte.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten. Goldsendungen und Expeditionsausgabenzeiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersters ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 31.

Hamburg, den 5. August.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Das Unterwasserschallsignal. — Besondere Obliegenheiten der nordatlantischen Schifffahrt im August 1905. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Die Unglücksfälle der Fischdampfer. — Eine Aufforderung zum internationalen Wettbewerbe in Wetterprognosen. — Die Gesamtproduktion an Kohlen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

**Zu §§ 553 a und 554 des Handelsgesetzbuches** wird uns von einem Reeder am 25. Juli geschrieben: »Ihre wiederholt und sehr entschiedene Stellungnahme zu diesen Paragraphen zeigt gegenüber Ihrem sonstigen Standpunkt zur sozialpolitischen Gesetzgebung eine Inkonsistenz. Während sie sonst in erfreulicher Weise gegen jede Mehrbelastung der Reedereien durch Fürsorgegesetze Einspruch erheben, stellen Sie sich im gegebenen Fall auf die Seite der Kapitäne, um ihnen Rechte zuzusichern, deren Geltendmachen mit einer ganz bedeutenden Belastung der Reedereien verbunden ist. Sehr wahrscheinlich haben gerade Ihre Ausführungen auf S. 220 das Oberlandesgericht zu seiner Auffassung geführt. Ich bedaure nur, daß hier ein rechtskräftiges Urteil vorliegt, im anderen Falle wäre noch die Hoffnung vorhanden, daß das Reichsgericht zu einer anderen Auffassung gelangte.«

**Bemerkung der Redaktion.** Eine Inkonsistenz vermögen wir nicht in unserem Eintreten für die Rechte des Kapitäns zu erblicken. Mit derselben Entschiedenheit, mit der wir jede in Aussicht genommene Mehrbelastung der Reedereien als schädlich und verhängnisvoll für die deutsche Schifffahrt bekämpfen, treten wir für eine richtige Auslegung der bereits in Kraft befindlichen Gesetze ein. Nicht nur aus Billigkeitsgründen, sondern um den wirtschaftlich Schwächeren die Gelegenheit zu begründeten Beschwerden über eine ungerechtfertigte Verkümmern ihrer gesetzlichen Ansprüche

zu nehmen. In einer Zeit wie der unserigen, gekennzeichnet durch heftige wirtschaftliche Gegensätze zwischen Arbeitgebern und -nehmern, sollte Alles vermieden werden, um die Mittelspersonen zwischen beiden Parteien, im gegebenen Fall die Kapitäne und Schiffs-offiziere, in ihrem Glauben an das Gerechtigkeitsgefühl der Arbeitgeber schwankend zu machen. — Daß die §§ 553/554 des H. G. B. zugunsten der Kapitäne eine hohe Belastung der Reedereien in sich schließen, soll keineswegs bestritten werden, auf der anderen Seite mögen die Reedereien aber auch berücksichtigen, daß die ganze übrige sozialpolitische Gesetzgebung des Reiches für den Kapitän nicht mit Vorteilen, wie für die Schiffsmannschaft, sondern mit erhöhter Arbeitslast verbunden ist. Und doch gehört er gleich der Schiffsmannschaft vor dem Gesetz zu den Arbeitnehmern. In früheren Jahren, als die Kapitäne noch kapitalistisch am Reedereiunternehmen beteiligt waren, war ein Fürsorgegesetz wie die §§ 553/554 des H. G. B. nicht erforderlich. Als Beweis mag dienen, daß der Kapitän erst seit 1903 überhaupt Anspruch auf Heilung und Verpflegung durch den Reeder hat. Die Umwandlung des Reedereigeschäftes aus Partienbetrieben in Aktiengesellschaften hat neben der sozialen hauptsächlich die wirtschaftliche Stellung des Kapitäns verändert. Daraus ergibt sich, was auch allgemein bekannt ist, daß, von Ausnahmen abgesehen, die Einkünfte der Kapitäne, wollen sie ihre Familie standesgemäß ernähren,



nicht ausreichend sind, um monatelang auf sie verzichten zu können. Somit muß, will man den Staat nicht heranziehen (Subventionen), ausgleichend der Reeder als der wirtschaftlich Stärkere eintreten. Anders würde ein Proletariat geschaffen, das gefährlicher werden könnte, als es die durch Agitatoren verhetzten Schiffslente heute sind. Diese Konsequenzen dürfen bei der Beurteilung der ganzen Streitfrage nicht außer acht gelassen werden.

### Eine Gehorsamsverweigerung im Sinne der Seemannsordnung

liegt nicht vor, wenn der nicht befolgte Befehl eines Vorgesetzten einem Schiffsmann durch dritte nicht in Vorgesetztenstellung befindliche Personen der Schiffsmannschaft übermittelt worden ist. Das ist die Auffassung der Strafkammer IV des hamburgischen Landgerichts. Aus ihr ergibt sich, daß ein Strafantrag wegen Verstoß gegen § 100, der das Strafmaß für Nichtbefolgung wiederholter Befehle festsetzt, unberücksichtigt blieb. Nicht aber ist, wie es in der sozialdemokratischen Presse geschieht, der Freispruch darauf zurückzuführen, daß der Vorgesetzte zu den Befehlen, die er gab, gar nicht berechtigt war. Mit Recht hat hierbei der als Sachverständige geladene Marineinspektor Fokkes den Standpunkt vertreten, »daß die Schiffsmannschaft zunächst jedem Befehle in bezug auf den Schiffsdienst Folge zu leisten hat.« Der Herr Sachverständige akzeptiert damit die bekannte, hier schon wiederholt besprochene Auffassung des hanseatischen Oberlandesgerichts. Heißt es doch an einer Stelle des Urteilsspruches dieser hohen richterlichen Instanz:

»Die Seemannsordnung lasse keinen Zweifel darüber aufkommen, daß es die Absicht des Gesetzes ist, im Interesse der im Schiffsdienste unentbehrlichen Disziplin eine unbedingte Gehorsamspflicht der Schiffslente gegenüber dienstlichen Anordnungen ihrer Vorgesetzten zu begründen. Mit dieser sowohl in § 34 wie in § 85 durch die Hinzufügung des Wortes »unweigerlich« noch besonders kenntlich gemachten Absicht des Gesetzgebers würde es unvereinbar sein, wenn es dem Schiffsmann gestattet sein sollte, die dienstlichen Befehle seiner Vorgesetzten vor deren Befolgung auf die materiellen Voraussetzungen ihrer Angemessenheit nachzuprüfen.«

### Zur Turbinenfrage

ist auf der kürzlich abgehaltenen Versammlung der »Naval Architects« ein sehr wertvoller Beitrag geliefert worden. Er ist ebensowohl in dem Vortrage des Referenten Herrn William Gray enthalten, wie in der Diskussion, die sich dem Referate anschloß. Bestätigung fand zunächst durch Parsons selbst der früher hier schon wiedergegebene Erfahrungssatz, wonach bei Vergleichen mit Schwester-schiffen in ökonomischer Hinsicht die Kolbendampfmaschine der Turbinenmaschine bei Fahrtgeschwindigkeiten bis zu 13 Seemeilen überlegen, von 13 bis

14 gleich und über 14 Meilen Fahrt hinaus unterlegen ist. Ebenso erfuhr die bekannte Behauptung der Turbinengegner Bestätigung, daß die Turbine beim Manövrieren gegen die Kolbenmaschine — übrigens eine Konsequenz aus dem Voraufgehenden — ungünstig abschneidet. Immerhin aber nur soweit der Kohlenverbrauch in Frage kommt, die Vorzüge der Turbine wegen ihres (gegenüber der Vergleichsmaschine) geringeren Gewichtes, ihrer Ersparung an Schmieröl und Personal bleiben natürlich auch hier bestehen. Ebenso kommt auch in Betracht, daß Turbinenmaschinen weniger Reparaturen als Kolbendampfmaschinen nach sich zu ziehen pflegen. Ernste Beachtung verdient die auf Erfahrung beruhende Beobachtung bei zwei Turbinenbooten (»Londonderry« und »Manxman«), daß der Wert der Turbine mit ihrer Größe und mit dem Umfang der Schrauben wächst. Für Vergleichszwecke über Kohlenverbrauch und Fahrtgeschwindigkeit von Dampfern mit Kolbendampf- und mit Turbinenmaschinen ist die nachstehende von Herrn Gray bekanntgegebene Gegenüberstellung geeignet. Es handelt sich um sog. Kanalschnelldampfer von 300 × 42 × 25' 6" Dimensionen. Nämlich:

	Kolbendampfmaschine	Turbine
	Antrim	Londonderry
Anzahl der Fahrten .....	48	48
Durchschnittl. Kohlenverbrauch (T.)	35,6	35,3
Durchschnittl. Fahrtgeschwindigkeit in Knoten .....	19,7	19,5
	Donegal	Londonderry
Anzahl der Fahrten .....	42	42
Durchschnittl. Kohlenverbrauch (T.)	36,0	36,2
Durchschnittl. Fahrtgeschwindigkeit in Knoten .....	19,2	19,8
	Antrim	Manxman
Anzahl der Fahrten .....	29	29
Durchschnittl. Kohlenverbrauch (T.)	38,6	38,6
Durchschnittl. Fahrtgeschwindigkeit in Knoten .....	19,5	20,3
	Donegal	Manxman
Anzahl der Fahrten .....	39	39
Durchschnittl. Kohlenverbrauch (T.)	38,7	40,2
Durchschnittl. Fahrtgeschwindigkeit in Knoten .....	19,3	20,3

Diese Zahlen sprechen für sich. Was sie nicht enthalten, ist das sehr bedeutungsvolle, an anderer Stelle des Vortrages bekanntgegebene Ergebnis, daß sich »Manxman« mit höherem Dampfdruck einer geringeren Umdrehungsgeschwindigkeit und wachsender Größe der Schrauben besser als »Londonderry« bewährt hat. Über das gesamte Maschinengewicht der vier aufgezählten Dampfer ist noch hinzuzufügen, daß es bei »Antrim« und »Donegal« 280, bei »Manxman« nur 195 Tons beträgt. Der Anschaffungspreis war um 1½ pZt. höher bei »Londonderry« (Schiff und Maschine) als bei »Antrim«. — Das sind sehr bemerkenswerte Daten, hoffentlich wird ihnen bei uns ebenso wie in England der Vorrang in der Voringenommenheit näher getreten werden.

## Das Unterwasserschallsignal.

Von Ferdinand Hefele.

Der Unterwasserschallsignalapparat wurde in der letzten Zeit mehrfach in verschiedenen Tageszeitungen und Fachschriften genannt und so dürften einige praktische Versuche, die man mit ihm auf dem Schnelldampfer „Deutschland“ der Hamburg-Amerika Linie angestellt hat, augenblicklich von besonderem Interesse sein. Zum besseren Verständnis sei es erlaubt, weiter unten nochmals eine kurze Erklärung der Erfindung zu geben.

In dem Bestreben, die größtmögliche Sicherheit im Schiffsverkehr zu erreichen, hat man schon immer versucht, die bestehenden Nebelschallsignale weiter auszugestalten. Noch in guter Erinnerung aus jüngster Zeit sind ja die bekannten Leithäuser'schen Vorschläge, den Wert und die Nutzbarkeit der Nebelsignale durch eine, den einzelnen Umständen mehr entsprechende, mannigfaltigere Anwendung zu erhöhen, leider aber scheiterten all diese Versuche an der ungenauen Ermittlung der Schallrichtung, da diese Angaben erfahrungsgemäß oft gerade einander gegenüberstehen.

In der Erwägung, daß der Schall unter Wasser nicht wie der Luftschall von der Richtung und Stärke des Windes abhängig ist, sondern außerdem noch eine Geschwindigkeit von ca. 1400 m in der Sekunde hat gegenüber der von nur 330 m in der Luft, hat nun der Amerikaner *Millet* zuerst den Gedanken zum Ausdruck gebracht, statt der Luft das Wasser zur Fortpflanzung des Schalles zu benutzen.

Seine Erfindung, der Unterwasserschallsignalapparat, besteht aus zwei Hauptteilen, dem sogenannten Empfänger und dem Geber. Der Geber ist bei *Millet* eine Glocke, die er bis jetzt an Feuerschiffen oder an einer Boje angebracht hat und die entweder selbsttätig oder durch Elektrizität von Land aus zum Tönen gebracht wird. Sie hat gewöhnlich ein Gewicht von 150 Pfund und hängt — beim Weser-Feuerschiff z. B. — in einer Tiefe von etwa 22 Fuß unter Wasser. Der Empfänger, der sich zu beiden Seiten des Bugs am Schiffe befindet, hat die Gestalt eines Zylinders. Er ist ungefähr 3 m vom Vordersteven und zwischen der Wasserlinie und dem Kiel angebracht. Aus Eisenblech hergestellt hat er einen Durchmesser von 16 Zoll und eine Höhe von 1½ Fuß. Das eine Ende dieses Zylinders ist von einer convexen Wölbung verschlossen, während das am Schiff befindliche offen ist, d. h. der Rand des Mantelkreises liegt, durch Gummipackung abgedichtet, direkt gegen die Schiffsplatte. Der mit Seewasser angefüllte Empfänger enthält ein kleines, einer platten Taschenuhr ähnliches Mikrophon, das durch Telefonleitung

mit der Kommandobrücke in Verbindung steht. Das Telefon auf der Brücke ist nun mit den Empfängern der beiden Schiffsseiten verbunden und da man beim Hören beliebig den einen von beiden ausschalten kann, läßt sich ohne weiteres feststellen, aus welcher Richtung — Steuerbord oder Backbord — der Klang kommt.

Wie auf den Schiffen des Lloyd, so haben auch auf der „Deutschland“ die Versuche vielversprechende Erfolge gehabt. An der amerikanischen Küste haben wir z. B. das Nantucket-Feuerschiff bei ziemlich bewegter See auf eine Entfernung von gut 4 bis 5 Meilen ganz deutlich gehört. Zuerst vernahm man die Glockenschläge in den Hörern beider Empfänger, das Feuerschiff mußte sich also mehr in der Richtung Voraus befunden haben; nach einer Kursänderung waren die Töne aus dem Steuerbordempfänger deutlicher, indes sie an Backbord verschwunden waren. Mit solcher Bestimmtheit läßt sich gewiß nur selten die Schallrichtung bei der Nebelpfeife feststellen. Bei dem Weser-Feuerschiff, das auf Wunsch der Hamburg-Amerika Linie zur Zeit des Passierens der „Deutschland“ die Glocke ertönen ließ, war die See ruhig und das Signal infolgedessen deutlich auf 6 Meilen hörbar. Fast noch besser gewahrt man die »unfreiwilligen« Geber.

Als die „Deutschland“ in Dover lag, ließ sich das Hämmern und Nieten der beim Pierbau unter Wasser beschäftigten Arbeiter ganz deutlich unterscheiden, während man über Wasser nichts davon hören konnte. In Plymouth vernahm man das Maschinengeräusch eines, allerdings ziemlich nahe bei der „Deutschland“ vorbeifahrenden Unterwasserbootes, eine Täuschung war ausgeschlossen, da man erst durch das Hören am Telefon auf das eben aus der Wasserfläche ragende Boot aufmerksam wurde.

Nicht schwer läßt sich hierdurch auch ein weiterer Nutzen des Apparates für die Kriegsmarine ableiten; von welcher Bedeutung wäre es z. B. könnte man, allerdings nach einer Vervollkommenung des Unterwasserschallsapparates, das Herannahen von feindlichen Fahrzeugen im Nebel oder in der Dunkelheit konstatieren.

Man darf mit Spannung den weiteren Erfolgen und Versuchen entgegensehen, verspricht die neue Erfindung doch eine wesentliche Garantie für die Vermeidung von Strandungen und Kollisionen, und es ist mit Freuden zu begrüßen, daß die Hamburg-Amerika Linie in ihren »Schiffen der Zukunft«, der »Amerika« und der »Kaiserin Auguste Victoria«, ebenso wie bei der »Deutschland«, die Erfindung zur Anwendung bringt.

## Besondere Obliegenheiten der nordatlantischen Schifffahrt im August 1905.

Von *Wilhelm Krebs*.

Die am 23. Juli von der Deutschen Seewarte herausgegebene Monatskarte für den nordatlantischen Ozean enthält in bezug auf die Eisverhältnisse bei der Neufundlandbank die Angaben:

»Auf der großen Neufundlandbank östlich des Längengrades von Kap Race treiben noch große und kleine Eisberge, Stücke und Schollen; auch auf den vereinbarten Dampferwegen der Aus- und Rückreisen ist die Eisgefahr nicht ganz vorüber. Die großen Eismassen östlich Neufundland lassen vermuten, daß es dieses Jahr verhältnismäßig lange so bleiben wird.«

Besonders wichtig erscheinen diese Angaben deshalb, weil gerade von Mitte August an erheblich nördlichere, bis um 6 Breitengrade näher an jene Insel herangerückte Wege für die transatlantischen Dampfer üblich werden. Die schon unter gewöhnlichen Verhältnissen weit südlicher liegenden Wege für den ersten Teil des Sommers wurden der Eisgefahr wegen südöstlich Neufundland um 50 Breitenminuten bis einen ganzen Breitengrad südlicher gelogt. Diese Verlegung ist erst vom 4. Juli 1905 an für westwärts, vom 14. Juli 1905 an für ostwärts steuernde Dampfer wieder aufgehoben worden. In den Eisverhältnissen kann sich seitdem nicht allzuviel geändert haben, da noch am 11. Juli nach der gleichen Karte nahe beim Parallel von 40° N.-Br., am 7. Juli nahe beim Meridian von 40° W.-L. Eisberge gesichtet wurden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese wie wohl alle der bisher vorliegenden Eisberichte aus der Gegend südöstlich Neufundland von der bisher eingehaltenen bis um 6 oder 7 Breitengrade weiter südlich Neufundland umfahrenden Route stammen. Beim Einhalten der von Mitte August an üblichen, Neufundland erheblich näheren Dampferwege erscheint deshalb größte Vorsicht geboten. Vielleicht empfiehlt sich doch eine neue Abänderung für August 1905.

Die Rückseite des gleichen Kartenblattes bringt auf einer großen Karte des nordatlantischen Gebiets die hauptsächlichlichen Züge des Verlaufs der Sonnenfinsternis vom 30. August 1905. Die früher schon einmal der Monatskarte beigegebene kleinere Übersicht ist vor allem ergänzt durch Eintragung der Zeitlinien nach Greenwicher Zeit von 30 zu 10 Minuten, sowie durch eine Nebenkarte für den Sternhimmel in der Umgebung der Sonne zur Zeit ihrer Verfinsternung.

Besonders wertvoll sind die begleitenden Texte, die außer einigen Nachrichten über geplante astronomische Expeditionen eine Übersicht der

astronomisch-optischen Erscheinungen zur Zeit des Finsternis, sowie der Aufgaben und Beobachtungen besonders auf See, bringen.

Aber einen Hinweis habe ich vermißt, der für die Seeschifffahrt selbst indirekt die größte Wichtigkeit von allen erlangen dürfte. Die diesjährige Sonnenfinsternis, die gerade über das meistbefahrene Meeresgebiet ihre Totalitätszone ausspannt, erfüllt in ein Jahr auf das Höchste gesteigerter Erregung der Glutprozesse auf der Sonne. Das Jahr 1905 entwickelt sich zu einem Maximaljahre der Sonnenflecken, wie es seit mehr als dreißig Jahren nicht dagewesen ist. Einen Maßstab dafür bieten die sog. Relativzahlen der Sonnenflecken, die seit Jahrzehnten von dem damals Züricher Astronom Wolf und seinen Nachfolger Wolf regelmäßig gebildet werden. In ihnen kommt gleichermaßen die Zahl der täglich gesehenen Flecken, wie die Anzahl der Gruppen, die von ihnen gebildet werden, zum Ausdruck.

Diese Relativzahlen betragen, nach vorläufigen Mitteilungen berechnet, für das erste Vierteljahr 1905 im Tagesdurchschnitt 62 gegen 29 im ersten Vierteljahr 1904, 13 im ersten Vierteljahr 1903. Wenn es auch nur in gleicher Weise weiterginge, dann würden die nächstvorhergehenden Maximaljahre, 1893/94 mit 82/78 und 1883/84 mit 64/63 als Relativzahlen, vom Jahre 1905 erreicht werden. Möglicherweise aber werden die hohen Relativzahlen zu Anfang der siebziger Jahre erreicht. Denn in dem nunmehr abgeschlossenen zweiten Vierteljahr ist das erste in bezug auf die Entwicklung fleckenreicher Gruppen noch erheblich übertroffen worden. Im ersten Vierteljahr war die Beobachtung nicht allein durch die im Winter häufigere Trübung, sondern auch durch seine besonders sturmreiche Natur stark beeinträchtigt. Es gab Tage, an denen das Sonnenbild mit seinen Einzelheiten durch Szintillation geradezu verwischt erschien\*). Ähnliche Zustände traten noch einige Male im zweiten Vierteljahre ein. Man darf also überhaupt die Relativzahlen des ersten Halbjahrs 1905 einer nicht unerheblichen Vergrößerung fähig halten.

Die Relativzahlen der Sonnenflecken kennen von Wolf nach verschiedenen Quellen bis zum Jahre 1749 zurück berechnet worden. Die höchsten in dieser ganzen Zeit und bis auf 1905 herab fiel auf die Jahre 1870 und 1871 mit mehr als 111 im Tagesdurchschnitt. Allein im Jahre 1905 war dieser Schwellenwert 111 vorher erreicht worden. Der Schwellenwert 100 ist in der ganzen, 166 Jahre umfassenden Zahlenreihe sonst nur noch zweimal, in den Jahren 1848 und 1872, überschritten worden.

\*) W. Krebs: Ungewöhnlich starke Szintillationen des Sonnenrandes. »Das Weltall«, Treptow-Sternwarte bei Berlin, 1905. Seite 255 bis 258.



Möglicherweise also geschieht es wieder im Tagesdurchschnitt des Jahres 1905.

Diese Züricher Zahlenreihe bot die Grundlage zu Vergleichen, die mit meteorologischen Vorgängen angestellt wurden. Die mit von Jahr zu Jahr zunehmender Sicherheit festgestellten Übereinstimmungen solcher Vergleichsreihen betreffen die Hitze außerhalb der Tropen und die von dieser Zone ausgehende Taifungefahr. Beide pflegen in den Maximaljahren der Sonnenflecken eine erhebliche Steigerung aufzuweisen. In Betracht der Taifungefahr darf eine Bestätigung schon aus Vorgängen während der ersten Jahreshälfte 1905 gefolgert werden. Allein aus den deutschen Schutzgebieten der Südsee liegen nach jahre- oder sogar jahrzehntelanger Ruhe schon Nachrichten von drei schweren Taifunen vor, von denen, zu getrennten Zeiten, die Karolinen, die Samoa- und die Marschallinseln heimgesucht wurden.

Die Steigerung der Wärme auf der Oberfläche der Sonne selbst ist durch direkte Messungen der Sonnenstrahlung erwiesen, besonders von den beiden englischen Astrophysikern Lockyer. Doch bleibt es rätselhaft, wie jene Fleckenerscheinungen, die eine Verdunkelung der Sonnenfläche von oft großer Ausdehnung veranlassen, mit gesteigerter Wärme verbunden sein mögen. Der einzige Ausweg ist, in ihnen indirekte Anzeichen einer vermehrten Heftigkeit eruptionsartiger Prozesse auf der Sonne zu erkennen. Das ist aber erst eine Annahme, die noch sehr der Stützen direkter Beobachtungen bedarf.

Gerade zu solchen Beobachtungen bietet aber eine Sonnenfinsternis, zumal eine totale, außerordentlich günstige Gelegenheit. Die Sonnenfinsternis des Maximaljahres 1905 ist in dieser Hinsicht als wissenschaftlicher Glücksfall zu betrachten. Es gilt, diese vielleicht in Jahrhunderten nicht wiederkehrende Gelegenheit in vollem Maße auszunutzen.

Aus diesem Grunde ist es von der größten Wichtigkeit, daß besonders auf diejenigen optischen Erscheinungen geachtet wird, die mit eruptionsartigen Vorgängen auf dem glühenden Sonnenballe in Zusammenhang gebracht werden. Diese Erscheinungen, die am Sonnenrande zu beobachten sein werden, sind die Korona und die Protuberanzen. Von beiden enthält die astronomisch-optische Übersicht der Monatskarte eine etwas genauere Beschreibung. Hier sei nur hervorgehoben, daß die Korona mit den Gas- und Rauchmassen, die Protuberanzen mit den flüssigen und derberen Auswurfmassen irdischer Vulkane verglichen werden dürfen. Doch ist für die Sonne dabei zu berücksichtigen,

daß es sich auf ihr bei beiden Erscheinungen überhaupt nur um Gasmassen verschiedener Schwere und verschiedener Durchglühung handeln kann.

Bei Sonnenfinsternissen sind sie unter den üblichen Vorsichtsmaßregeln mit bloßem Auge zu sehen. Es ist wünschenswert, ihre räumlichen Ausdehnungen möglichst oft und möglichst genau zu schätzen. Den Maßstab bietet der Durchmesser des verfinsternden Mondes und seine Bruchteile. Besonders sollte dabei von Beobachtern, die über ein geeignetes Fernrohr verfügen, auf Beziehungen jener Erscheinungen zu vorher in Randnähe gesichteten Sonnenflecken geachtet werden. Nur auf diesem Wege läßt sich schließlich ein direkter Beweis für jene Annahme ihres Zusammenhanges mit eruptionsartigen Vorgängen erbringen.

Solche Beobachtungen gewinnen an Sicherheit, wenn sich möglichst zahlreiche, auf einfache astronomische Aufnahmen eingewöhnte Beobachter an ihnen beteiligen. Aus diesem Grunde sind sie hier besonders den Offizieren der in der Verfinsterungszone verkehrenden Seeschiffe empfohlen. Mit einem gewissen Rechte dürfen sie auch von Seelenten gefordert werden. Denn die eigene Sache der Schifffahrt wird damit geführt, auch der nordatlantischen.

Von zwei westindischen Taifunen ist nachgewiesen, daß sie den Nordatlantik in seiner meistbefahrenen Gegend überquerten und unerhörte Schäden an Uferanlagen und an Schiffen veranlaßten. Beide Vorfälle ereigneten sich im letzten Teile des Monats August, der eine im Jahre 1873, der andere im Jahre 1883. *Es ist der Hervorhebung wert, daß diese beiden Jahre in eine Maximalepoche der Sonnenflecken entfielen.* Das Jahr 1883 war selbst Maximaljahr, das Jahr 1873 folgte unmittelbar den Maximaljahren 1870—1872. Von dem Taifun des August 1873 wird berichtet, daß er im nordatlantischen Gebiete innerhalb weniger Tage »nahe 500 Personen tötete, mehr als 1000 Schiffe beschädigte, strandete oder zu Wracks machte, über 1000 Gebäude an der nördlichen atlantischen Küste Amerikas beschädigte und zerstörte« (Hann's Meteorologie).

Ein jedes weitere wissenschaftliche Eindringen in die Rätsel jener furchtbaren Sturmerscheinungen von tropischer Herkunft wird schließlich durch vermehrte Sicherheit vor allem auch der Schifffahrt vergolten. Zu jenen Rätseln gehört aber der nach und nach in allen Taifungebieten der Erde nachgewiesene zeitliche Zusammenhang mit der Sonnenfleckenhäufigkeit. Das Sonnenfleckenproblem steht in so enger Beziehung zu den Taifunrätseln, daß seine Klärung im eigensten Interesse der Seeschifffahrt liegt.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Juni 1905.

Gattung	Größenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes
a) deutsche Werften.					
PD	58×7,2×1,4 m	—	Norddeutscher Lloyd	A. G. Weser, Gröpelingen	Delphin
•	—	—	Unbekannt	H. C. Stülcken & Sohn, Hamburg	Estebriège
•	415×50×31	6500 BRT.	Deutsche Ostafrika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Admiral
•	—	2000 t Tf.	Norddeutscher Lloyd	Henry Koch, Lübeck	Marudu
•	260×40×14'3"	1500	Hamburg Amerika Linie	Howaldtswerke, Kiel	Staatssekretär
FD	273×39'6"×22'4"	3100	J. Joost, Flensburg	Eiderwerft A. G., Tönning	Gratia
PD	354×43'6"×28'10"	5000	Hamburg-Amerika Linie	Reiberstieg Schiffswerfte, Hamb.	Bavaria
b) englische Werften.					
FD	324×44'3"×23	—	Chinese Eng. & Mining Co., London	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Kaiping
FD	116×21'9"×11'6"	—	Hull S. F. & Ice Company	Earles Shipp. & Eng. Co., Hull	Bute
FD	385×46×26'3"	—	Ben Line, Leith	Bartram & Sons, Sunderland	Benlawers
•	322×44×22'10"	—	R. Livingston & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Olenmay
•	118×20'9"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Jesmond
•	349×17'×21'4"	5350 t Tf.	Constantine & Pickering S. S. Co., Middlesbro	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Kirwood
•	351×18'×23'2"	—	R. Hardy, W.-Hartlepool	Irvines Shipp. & Dry Docks Co., Hartlep.	Parklands
PD	—	12000	British India S. N. Co.	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Querimba
FD	—	1600	Witherington & Everett, Newcastle	Austin & Sons, Sunderland	Wear
•	350' Länge	—	Harris & Dixon, London	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Apollo
•	352×49×33'3"	—	W. R. Lundgren, Gothenburg	R & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Baltic
•	—	—	Arnott, Miller & Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Eslington
•	351×47×26'	3270 BRT	Liverpooler Reederei	Richardson, Duck & Co., Stockton	Kirkswald
•	361×46×26'1"	—	Gladstone & Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Midas
PD	405×50'3"×31	—	Hamb. Südamerik. D.-Ges., Hamb.	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Santa Cruz
FD	352×47×29'10"	6300 t Tf.	Crosby, Magee & Co., W.-Hartlepool	R. Stephenson & Co., Hebburn	Teesbridge
•	372×48×30'10"	—	C. Andersen, Hamburg	Northumberland Shipp. Co., Howdon	Tiberius
•	240×36'6"×19	2200	A. O. Andersen & Co., Kopenhagen	Sunderland Shipp. Co.	Ulf
•	342×46×24	—	Metcalf, Simpson & Co., W. Hartlep.	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Maneboria
•	359×40×26'8"	—	Hugh Roberts & Sons, Newcastle	J. Readhead & Sons, South Shields	North Wales
•	420×35'3"×30'8"	8500	Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Rheinfels
PD	412×61×37'11"	8100	Deutsche D.-Ges. »Kosmos«, Hamb.	W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Setos
FD	222×33×16'6"	1600	J. George Hill S. S. Co., London	J. Crown & Sons, Sunderland	Shipjack
•	—	2770	Bell, Symondson & Co., London	Eine Werft in Stockton	Jervington
•	—	3418	Turner, Brightman & Co., London	Eine Werft in Sunderland	Zamora
•	—	—	Johnson & Jepsersen, Kopenhagen	Wood Skinner & Co., Newcastle	Hjortholm
c) schottische Werften.					
FD	392×50×29'2"	—	Bethel, Gwyn & Co., London	David & William Henderson & Co., Glasgow	Ashturton
•	380' Länge	7000 t Tf.	Hugh, Hogarth & Sons, Androssan	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Baron Cawdor
B	301×47×21'3"	3000	Regierung von Natal	Wm. Simons & Co., Renfrew	Cetus
FD	228×35×16'9"	1700	W. Talley & Co., Hull	Duncan & Co., Port Glasgow	Darryl
•	390×47×30'	6850	Ch. Barry & Son, Liverpool	Gourlay Bros, Dundee	Den of Maies
•	360×48×28	5400	Fratelli Cosulich, Triest	Russell & Co., Port Glasgow	Francesca
FD	120×21×11'6"	—	E. Bacon & Co., Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Orpheus
FD	175×29×17	—	Eine Reederei in Argentinien	J. Reid & Co., Whiteinch	Rio Bueno
J	190×24×14'6"	450 Dpt.	William Beardmore	Wm. Beardmore & Co., Dalmaur	Zaza
PD	110×22×9'6"	—	Northern S. S. Co., Auckland (N. Z.)	David J. Dunlop & Co., P.-Glasgow	Apanul
FD	391×49×28'9"	—	James Gardiner & Co., Glasgow	Scotts Shipp. & Eng. Co., Greenock	Glenlyon
•	295' Länge	3700 t Tf.	Dänisch-Russ. Ges., Kopenhagen	Clyde Shipp. & Eng. Co., P.-Glasgow	Wladimir Ratz
FD	117×21×11'9"	—	Alce. L. Black, Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Cyrano
FD	163×25×12'5"	500	Howdon Bros, Larne	Ailsa Shipp. Co., Troon	Kilcoan
PD	353×46×26	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Mendi
FD	290×36×19	1800	London & Edinburgh S. S. Co.	Dundee Shipp. Co.	Gloria
PD	—	6200	Hugh Evans & Co., Liverpool	Russell & Co., Port Glasgow	Hilmere
•	331×48×24	5400	Axel, Bröstrom & Sons, Gothenburg	Grangemouth & Greenock Dock Co.	Sydland
PD	400×50×33'6"	—	Union Comp., Neu Seeland	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Maheno
FD	110×22×9	—	Steel & Bennie, Glasgow	Geo Brown & Co., Greenock	Starling
d) irische Werften.					
PD	470×58×33	11000 t Tf.	Thomas & John Brocklebank, Liverp.	Harland & Wolff, Belfast	Mahrona
FD	384' Länge	3600 BRT.	Elder Dempster & Co., Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Patani

Ausserdem: a) 1 Schleppdampfer; b) 2 Seeschlepper, 5 Fischerfahrzeuge, 1 Küstenfahrzeug; c) 2 Bagger, 7 Fischerfahrzeuge, 3 Seeschlepper.

## Die Unglücksfälle der Fischdampfer.

Von J. Meyer, Schiffbau-Ingenieur.

Die große Zahl der alljährlich verloren gehenden Fischdampfer gibt Veranlassung, darüber nachzudenken, wodurch eigentlich diese Schiffe so häufig zum Untergang gebracht werden und ob nicht durch technische Mittel dem abgeholfen werden kann. Von den auf hoher See untergegangenen Fischdampfern ist kein einziger Mann mit dem Leben davon gekommen. Es ist daher anzunehmen, daß die Katastrophen immer in schwerem Wetter und so plötzlich eintrat, daß keine Möglichkeit zu Rettungsversuchen blieb.

Auf Seite 376 des V. Jahrgangs der Zeitschrift »Schiffbau« ist der Untergang eines kleinen norwegischen Fischdampfers beschrieben, wie er zufällig von einem in der Seebefindlichen Schiffe aus beobachtet worden ist. Man ist gesehen, wie das Fahrzeug von einer von hinten kommenden Welle erfaßt und umgestülpt wurde, so daß es kieloben lag und dann mit Mann und Maus unterging.

Durch eigene Beobachtungen, durch Erzählungen von Kameraden und durch die veröffentlichten Schilderungen

Untergänge von deutschen Torpedobooten in der Nordsee bin ich zu der Ansicht gekommen, daß auch diese Torpedobooten durch schweren Seegang einfach umgestülpt worden sind.

Nun hat man schon privatim und öffentlich die schwierigsten Untersuchungen über die Stabilitätsverhältnisse der in Rede stehenden Schiffe angestellt. Sowohl bei den Torpedobooten, als auch bei den Fischdampfern ist durch Krängungsversuche festgestellt, daß sie eigentlich eine vollkommene genügende Stabilität — wenigstens nach den allgemein geltenden Ansichten — besitzen müssen. Auch kann man aus dem Berechnen dieser Fahrzeuge in nicht zu schwerem Seegang schließen, daß ihre Formen und sonstigen Verhältnisse im allgemeinen günstig und zweckentsprechend sind.

Nach meiner Meinung sind die Ursachen für den Untergang dieser Schiffe einerseits in eigenartigen Wellenbildungen und andererseits in dem Verhältnis der Größe der Fahrzeuge zu denjenigen der Wellen zu suchen.

Auf den sogenannten »Gründen« oder Untiefen, die ja von den Fischdampfern zum Zweck des Fischfanges notgedrungen aufgesucht werden müssen, ebenso in der Nähe der Küsten und Flußmündungen, den »Sänden«, gibt es bekanntlich bei schlechtem Wetter keine langgezogenen fast regelmäßigen Wellenberge und Täler, wie man sie im freiem offenen tiefen Wasser wohl sieht. Vielmehr bilden sich lauter einzelne Wasserberge, die vollständig unregelmäßig und mit wild durch einander laufenden Strömungen und Wirbeln auf und ab wogen.

Ein richtiges Urteil über diese Erscheinungen kann sich eigentlich nur der bilden, der sie selbst gesehen hat und möglichst mit einem kleinen Fahrzeug in einem solchen Seegang gewesen ist. Am besten kann man das Wesen dieser Wellenbildungen studieren, wenn man mehrere kleine Fahrzeuge in geringem Abstand von einander zugleich beobachten kann.

Nun beruht bekanntlich die Stabilität oder das Aufrichtungsvermögen eines geneigten Schiffes darauf, daß die Form des unter Wasser befindlichen Teils des Schiffskörpers eine derartige ist, daß ihr Schwerpunkt, durch welchen man sich die Auftriebskraft senkrecht aufwärts wirkend denkt, nach der Seite der Neigung hin außerhalb einer Senkrechten durch den Gewichtsschwerpunkt des Schiffes liegt. Gewicht und Auftrieb sind zwei einander gleiche Kräfte, von denen die erstere senkrecht von oben nach unten, die letztere senkrecht von unten nach oben wirkt. So lange dies Kräftepaar darauf gerichtet ist, das Schiff aufzurichten, ist Stabilität vorhanden. Ruht aber der Schwerpunkt des »Verdrängungskörpers«, wie man den unter Wasser befindlichen Teil des Schiffes nennen kann, nach der der Neigung entgegengesetzten Seite von der Senkrechten durch den Gewichtsschwerpunkt des Schiffes, so bewirkt das Kräftepaar offenbar ein Kentern oder Umstülpen des Schiffes.

Außer diesen auf rein geometrischen oder statischen Verhältnissen beruhenden Kräftewirkungen treten im Seegang noch die sogenannten dynamischen Wirkungen der in Bewegung gesetzten Massen auf, welche durch die Tragheit oder das Beharrungsvermögen entstehen.

Gerät nun ein im Verhältnis zu den Wellen kleines Schiff, wie ein Fischdampfer oder Torpedoboot, in einen Seegang wie er oben beschrieben ist, so ist es nicht unmöglich, daß bei

unglücklichem Zusammentreffen von Schiffs- und Wellenbewegung die Form des unter Wasser befindlichen Schiffsteils oder des Verdrängungskörpers eine derartige werden kann, daß der Verdrängungsschwerpunkt nach der gefährlichen Seite von dem Systemschwerpunkt rückt, und das Schiff umgestülpt wird.

Dieser Vorgang kann nur eintreten bei einem gewissen Verhältnis der Schiffsgröße zur Wellengröße. Ist das Schiff sehr groß, so wird es immer über mehrere Wellenberge hinwegreichen, deren Wirkungen sich dann ausgleichen. Ist das Schiff sehr klein und leicht, wie z. B. ein Boot, so ist es auch weniger gefährdet; es wird wie ein Kork alle Bewegungen der Wasseroberfläche mitmachen.

Etwas anderes ist es aber mit den Schiffen einer gewissen mittleren Größe, welche schon eine gewisse Trägheit der Masse besitzen, aber noch nicht so groß sind, daß sie unter allen Umständen von mehreren Wellen zugleich getroffen werden müssen.

Berücksichtigt man nun noch, daß das den verhängnisvollen Wasserberg bildende Wasser naturgemäß eine Strömung nach oben hat, welche also, wenn der Wasserberg sich seitlich neben dem Schiff bildet, Kiel und Totholz packt und so auch zum Umstülpen beiträgt; zieht man ferner in Betracht, daß vielleicht gerade in dem unglücklichen Augenblick eine plötzlich einsetzende Böe auf das Oberschiff und die Takelung von der entgegengesetzten Seite drückt, daß event. kurz vorher viel Wasser an Deck gekommen sein kann, welches durch die Sturzpforten nicht schnell genug abfließen kann und daher einerseits mit seinem krägenden Moment, andererseits mit der dynamischen Wirkung seiner überschießenden und von innen gegen das Schanzkleid stoßenden Masse auch die Neigung vergrößern hilft, daß vielleicht noch andere unglückliche Umstände, wie Übergeben der Kohlen und des an Deck liegenden Fischgeräts, oder ein Versagen der Maschine eintritt, so glaube ich, daß selbst ein großes theoretisches Aufrichtungsvermögen das Schiff nicht von dem Kentern oder Umgestülptwerden bewahren kann. Die Ursache ist vielmehr lediglich in dem Verhältnis zwischen Schiffsgröße und Wellengröße und der unglücklichen Lage des Schiffes zu den Wellen zu suchen.

Kann nun durch Änderungen der Bauart ein Unglück verhütet werden? Erhöhung des Freibords, Anbringung von geschlossenen Aufbauten, Weglassen des festen Schanzkleides und andere kleine Mittel können die Gefahr zwar verringern, aber nicht ganz beseitigen und ihre Anwendung ist auch zum Teil durch den Verwendungszweck der Fahrzeuge ausgeschlossen. Tatsache ist ja, daß ganz kleine Torpedobooten jetzt kaum noch gebaut werden; ebenso sind die neuesten Fischdampfer größer als die älteren. Mögen für diese Vergrößerung auch zum Teil andere Gründe mit maßgebend gewesen sein, so wird man doch wohl den Wunsch nach einer Erhöhung der Seefähigkeit als einen der wichtigsten Gründe ansehen müssen. Da aber auch diese Vergrößerung durch die Eigenart der Verwendung dieser Fahrzeuge begrenzt ist, so bin ich der Meinung, daß der Schiffskonstrukteur nicht instande ist, etwas Ausschlaggebendes für die Sicherheit der Fischdampfer zu tun. Unglücksfälle werden sich selbst bei sehr geschickter Navigierung immer wieder ereignen; es sei denn, daß die Kapitäne die ihren Schiffen gefährlichen Stellen bei schlechtem Wetter meiden.

## Eine Aufforderung zum internationalen Wettbewerbe in Wetterprognosen.

Das Neueste und Luftigste, was auf diesem Gebiete produziert wurde, ist ein internationaler Wettbewerb in Wetterprognosen. Der belgische Verein für Astronomie und Meteorologie, eine Gesellschaft hauptsächlich von Fremden dieser beiden Wissenschaften, der zu Brüssel tagt, hat einen Preis von 5000 Franken ausgesetzt für den, der während der

Zeit vom 1. bis 30. September dieses Jahres die richtigsten Wettersvorausbestimmungen für den nächsten Tag macht. Sehr verständiger Weise beschränkt der Verein die Prognosen nur auf den nächsten Tag, offenbar weil die Ausschreiber, im Gegensatz zu den paar Meteorologen die Wetterprognosen für den Landwirt auf mehrere Tage voraus verheißen, doch



der Überzeugung sind, daß solche Prognosen auf mehrere Tage voraus eitel Wind sind. Wenn aber sogenannte wilde Wetterpropheten etwa meinen, ihre geheimen Kenntnisse bei diesem Wettbewerbe verwerten zu können, so dürften sie sich auch getäuscht finden. Denn den Bedingungen der Preisausschreibung entsprechend, sollen die Prognosen auf den täglichen Wetterkarten der meteorologischen Zentralstellen beruhen und gemäß diesen für den nächsten Tagen voraussagen 1. die Veränderungen im Stande des Barometers (ob steigend oder fallend) für ganz Europa; 2. die näherungsweise Bahn der vorhandenen barometrischen Depressionen; 3. das Auftreten oder Verschwinden heftiger Winde oder auch von Antizyklonen; 4. da die Luftdruckveränderungen den Haupteinfluß auf den Charakter des Wetters ausüben, so ist deren Vorausverkündigung Hauptgegenstand der Preisaufgabe. Der Preis wird demjenigen erteilt, der in dieser Art von Wetterprognosen die besten Ergebnisse erzielt. Wahrscheinlich werden zahlreiche Amateure auf dem Gebiete der Wetterprophezeiung bei dieser Preisbewerbung ihr Glück versuchen wollen; so aber jemand glauben sollte, durch solchen Wettbewerb werde der Wissenschaft ein wesentlicher Nutzen erwachsen, ist er sehr auf dem Irrwege. Vom wissenschaftlichen Standpunkte kann man auf die ganze Veranstaltung nur mit Lächeln herabsehen. Geheimnisse auf dem Gebiete der Meteorologie, deren Offenbarung durch die Auszahlung eines Preises von 5000 Franken zustande gebracht werden könnte, gibt es nicht. Die Regeln der wissenschaftlichen Wetterprognose sind bekannt, und über diese hinaus kann nur die persönliche Erfahrung des Meteorologen für seine engere Umgebung Erfolge erringen. Für den ganzen Umfang Europas, d. h. von der spanischen Westküste bis zum Ural und vom Nordkap bis zur Südspitze von Griechen-

land, besitzt niemand diese persönliche Erfahrung. Eine von der deutschen Seewarte in Hamburg selbst ausgeführte, jedoch veranlaßte Prüfung ihrer allgemeinen Prognosen für Nordwest-, Ost- und Süddeutschland während des Jahrzehnts 1886 bis 1890 ergab im allgemeinen Durchschnitte bezüglich der Temperatur 55 pZt., der Bewölkung 43 pZt., der Niederschläge 64 pZt., der Windstärke 44 pZt. und der Windrichtung 31 pZt. Treffer. Diese Prognosen aber bezogen sich nur auf Deutschland und waren durchschnittlich in mehr als der Hälfte aller Fälle unrichtig! Es läßt sich daraus ermessen, was herauskommt, wenn jemand den »Wetterdienst« der deutschen Seewarte übertrumpfend, von einem einzigen Punkte aus das kommende Wetter für ganz Europa vorausbestimmen will! Wenn die Seewarte nicht einmal 50 pZt. Treffer bei ihren Voraussagen des Wetters bloß für Deutschland erzielen konnte, darf man mit einer an Gewißheit grenzenden Wahrscheinlichkeit die Voraussage wagen, daß bezüglich der oben angegebenen vier Forderungen des ausgeschriebenen Wettbewerbes für Wetterprognosen, die ganz Europa umfassen sollen, niemand 50 pZt. Treffer erhalten wird.

Bei dem heutigen Stande der meteorologischen Wissenschaft weiß man nicht was man dazu sagen soll, daß überhaupt ein »Wettbewerb«, wie der obige ausgeschrieben wird; man könnte zu dem Glauben kommen, es ginge ein paar Leute darum, von sich reden zu machen. Die meteorologischen Zentralstellen haben sich wohlweislich gehütet ihre Namen zu dem sonderbaren Ausschreiben herzugeben; auch wissen wir, daß hervorragende praktische Meteorologen, die ihnen angebotene Beteiligung an der Sache abgelehnt haben.

Prof. Dr. Klein.

## Die Gesamtproduktion an Kohlen.

Die jährliche Weltproduktion an Kohlen — mit Ausnahme der Braunkohlen — beläuft sich der amtlichen Statistik nach auf etwas über 700 Millionen Tonnen. An ihr sind in der Hauptsache die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Belgien beteiligt. Welchen Umfang die Kohlenerzeugung während der Jahre 1900 bis 1902 in diesen Ländern erreicht hat, geht aus nachstehender Tabelle hervor, wobei zu bemerken ist, daß in der Zusammenstellung für die Vereinigten Staaten und Großbritannien die Longtonne mit 2240 engl. Pfund, für Deutschland, Frankreich und Belgien die metrische Tonne mit 2204 engl. Pfund in Ansatz gebracht worden ist. Außerdem entfällt ungefähr ein Drittel der für Deutschland angegebenen Produktionsziffer auf die Gewinnung von Braunkohlen. Es erzeugten:

	Menge in 1000 t	Wert in 1000 Pf. Sterl.
Ver. Staaten v. Amerika	240 788	319 450
Großbritannien .....	225 181	608 625
Deutschland .....	149 551	241 515
Frankreich .....	32 722	98 360
Belgien .....	23 463	70 389
1901.		
Ver. Staaten v. Amerika	261 874	363 450
Großbritannien .....	219 047	512 435
Deutschland .....	153 019	253 815
Frankreich .....	31 664	99 870
Belgien .....	22 218	66 639
1902.		
Ver. Staaten v. Amerika	269 195	371 927
Großbritannien .....	227 095	467 605
Deutschland .....	150 600	262 667
Frankreich .....	20 754	92 745
Belgien .....	22 769	68 307

Hiernach stellten die Vereinigten Staaten und Großbritannien zusammen etwa zwischen zwei Drittel und drei Viertel der

Weiterzeugung her; die Produktion der Vereinigten Staaten beträgt über ein Drittel und die Großbritanniens etwas weniger als ein Drittel der Gesamtsumme. Hinsichtlich der erzeugten Menge behaupten die Vereinigten Staaten bereits seit 1899 den ersten Platz, in bezug auf den Wert der Produktion dagegen steht Großbritannien bei weitem an erster Stelle.

Man hat, wie »Gaea« der »Deutschen Rundschau« entnimmt, berechnet, daß die von den einzelnen Arbeitern durchschnittlich pro Jahr geförderte Kohlenmenge in den Vereinigten Staaten am größten ist, was in erster Linie den dort im Gebrauche befindlichen vorzüglichen Kohlenfördermaschinen zuzuschreiben sein dürfte. Außerdem breiten sich die Kohlenlager dort erheblich dichter unter der Erdoberfläche aus als in den andern Ländern, so daß die Schachthanlagen weniger tief sind und der Betrieb mit Schleppkarren viel ausgedehnter ist als in den übrigen Ländern.

Was die Kohlenein- und -Ausfuhr anlangt, so bleibt nur Frankreich mit den Verschiffungen hinter seinen Kohlenbezügen zurück, während die andern vier Länder weit mehr Kohlen ausführen, als sie von außerhalb beziehen.

Der Kohlenverbrauch erreichte 1902 im ganzen (Menge in 1000 T.) und auf den Kopf der Bevölkerung folgenden Umfang:

	Menge in 1000 T.	auf den Kopf
Ver. Staaten von Amerika....	265 612	3,38
Großbritannien .....	166 698	3,97
Deutschland (einschließl. Braun-		
kohlen .....	146 370	2,44
Frankreich .....	42 199	1,08
Belgien .....	19 961	2,86

Diese Zahlen ergeben für die Ver. Staaten den größten Kohlenkonsum. Die auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden Konsummengen sind natürlich dort am erheblichsten, wo Eisenbahnwesen und industrielle Tätigkeit am meisten entwickelt

Bei Anlegung dieses Maßstabes schneiden jedoch Deutschland, Frankreich und die Vereinigten Staaten insofern ungünstiger ab, als in diesen Ländern zum Maschinenantrieb eine nicht unbedeutende Menge anderer Stoffe, wie Torf, Spiritus, Öl, Holz usw. (letztere beiden besonders in den Ver. Staaten) verwendet werden.

Hinsichtlich der übrigen an der Weltproduktion beteiligten Länder ist zu erwähnen, daß Kanada vorläufig weit mehr Kohlen verbraucht, als es erzeugen kann. Den Mehrbedarf haben bisher die Ver. Staaten gedeckt, doch dürften diese Bezüge in Zukunft nach Erschließung der auf mindestens 7000 Millionen Tons Kohlen geschätzten Felder in Neu-Schottland und nach Entdeckung großer Anthrazitlager im Nordwestterritorium wohl aufhören. Die Produktion Kanadas belief sich 1903 auf 6 639 000 T. oder 2 079 000 T. mehr als im Jahre zuvor. Von den britischen Kolonien exportieren Neu-Südwalles, Natal, Britisch-Indien und Neuseeland mehr Kohlen als sie beziehen, während in Viktoria, Süd- und Westaustralien, Queensland, Tasmanien und der Kapkolonie der Kohlenimport den Export übersteigt. Japans Kohlenausfuhr ist ungefähr 3 Mill. Tons größer als seine Einfuhr; den Gehalt der auf der Insel Hokkaido noch unerschlossenen Kohlenlager veranschlagt man

auf 1000 Mill. T. Rußland, Schweden, Spanien, Italien und Österreich-Ungarn beziehen weit mehr Kohlen als sie exportieren; die österreichische Ausfuhr würde allerdings unter Mitberechnung der Braunkohlen den Eingang ein klein wenig übersteigen.

Unter den Braunkohle produzierenden Ländern stehen Deutschland und Österreich-Ungarn an der Spitze, die Vereinigten Staaten folgen erst an dritter Stelle.

Der Umfang des auf der ganzen Welt vorhandenen Kohlenareals wird nach einer amerikanischen Quelle schätzungsweise mit 564 550 Quadratmeilen (1 amerik. Quadratmeile = 2,5899 Quadratkilometer) angegeben, die sich auf die einzelnen Produktionsländer wie folgt verteilen: China 200 000 (in Wirklichkeit wahrscheinlich bedeutend mehr), Vereinigte Staaten (ausschließlich Dakota, des Rocky Mountaingebietes und der pazifischen Küste, in welchen Gegenden die Untersuchungen auf das Vorhandensein von Kohle noch nicht abgeschlossen sind), 192 000, Kanada (östlich der Rocky Mountains) 65 000, Britisch-Indien 35 000, Neu-Südwalles 24 000, Rußland (ohne Sibirien, Zentralasien und Kaukasien) 20 000, Großbritannien 11 900, Spanien 5500, Japan 5000, Frankreich 2060, Österreich-Ungarn 1790, Deutschland 1770 und Belgien 510.

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos«, Hamburg, hat vor kurzem einen Dampfer mit erstklassiger Passagiereinrichtung bei der Werft von Blohm & Voss in Auftrag gegeben. Das Schiff ist ein Schwesterschiff zu dem vor einigen Monaten bei derselben Werft bestellten und ebenso wie jenes ein **Doppelschraubendampfer**; lieferbar im Laufe des nächsten Jahres. Die Reederei hat nunmehr, nachdem sie vor kurzem drei Dampfer in England in Auftrag gegeben hat, im ganzen fünf Schiffe im Bau.

### Stapellinie.

Am 29. Juli lief von der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, für die Reederei F. Laeisz in Hamburg das Viermastbarkschiff »Pamir« von 4500 T. Tragfähigkeit und von 322 × 47' 3" × 26' 3" Abmessungen glücklich vom Stapel. Nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd aus Stahl erbaut, wird das neue Schiff mit den neuesten technischen Erfindungen ausgestattet; es erhält einen Motor zum Betrieb der Ankerwinde, der Ladewinden usw. und bekommt an Aufbauten eine Kommandobrücke, eine Hütte sowie eine lange Back.

### Probefahrten.

Ein flachgehobenes **Turbineschraubenboot** hat eine Probefahrt Straßburg-Remagen gemacht. Das Boot, das für die Rheinschiffahrt eine völlig neue Schiffsart darstellt, ist im Auftrag der Rheinischen Motoryachtgesellschaft G. m. b. H., Remagen, aus galvanisierten Stahl erbaut, hat eine Geschwindigkeit von über 24 km in der Stunde, einen Tiefgang von 40 cm bei einer Länge von 16 m und einer Breite von 2,3 m. Die Feuerung geschieht mit Petroleum, doch kann sie innerhalb 20 Minuten für Kohlen oder Holz umgeändert werden. Der 50 Pferdekraft entwickelnde Dampfmotor arbeitet ohne Geräusch und ohne Erschütterung. Der Erbauer der Yacht ist die Maschinenfabrik Escher, Wyß & Co., Zürich.

Über die Geschäftslage auf den Howaldtswerken sagt der Prospekt, auf Grund dessen die neue Hypothekendarlehen der Gesellschaft an der Hamburger Börse eingeführt worden ist, folgendes: »Die Beschäftigung der Gesellschaft im laufenden Jahre ist befriedigend. Die Zahl der Arbeiter ist gegen das Vorjahr zur Zeit um 300 Mann vermehrt worden, indessen

sind die Arbeiterverhältnisse, wie auch auf anderen Werften, infolge der Streikbewegungen schwieriger. An Schiffen und sonstigen Waren haben die Werke bis zum 1. Juli d. J. für etwa Mk. 3 800 000 abgeliefert und es verblieben noch 7 Dampfer und Maschinen und Kessel im Betrage von etwa Mk. 4 000 000 unter Arbeit, die inklusive der täglichen kleinen Aufträge an Fabrikaten das Werk bis Ende des Geschäftsjahres voll beschäftigen. Ein Teil der Aufträge reicht noch bis in das nächste Geschäftsjahr.«

Die Generalversammlung der Aktionäre des Stettiner »Vulkan«, in der endgültig über die Gründung einer Nordseefiliale entschieden werden soll, wird nach dem Stapellauf der »Auguste Viktoria« im September stattfinden.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Unter dem Namen »Frachtdampfer-Aktiengesellschaft« hat die Reederei H. C. Horn sechs speziell für die Frachtfahrt erbaute Dampfer vereinigt und Lübeck als Sitz für das neue Unternehmen gewählt. Der Bauwert der sechs Schiffe, die sämtlich in Fahrt sind, beträgt 1 932 000 Mk. Das Aktienkapital von 1 000 000 Mk. ist bereits voll gezeichnet und eingezahlt.

Die Fahrt auf dem Seegatt und im Travemünder Hafen ist jetzt Schiffen bis zu 7 1/2 m Tiefgang gestattet. Im äußeren Lübecker Seehafen dürfen Schiffe bis zu 6 1/2 m fahren und im inneren Seehafen bis zu 6 m. Der Hafen wird in einigen Jahren bis zu einer Tiefe von 8 1/2 m gebracht sein.

Die Zwischendeckpreise von New-York nach den Mittelmeerhäfen sind auf 26 \$ festgesetzt worden. Am Personenverkehr in dieser Fahrt beteiligten sich im Jahre 1904 mit den nachstehenden Gesamtzahlen an beförderten Passagieren: Norddeutscher Lloyd 28 594, Hamburg-Amerika Linie 14 784, La Violee 19 558, Navigazione Generale Italiana 18 650, Fabre Line 17 368, Anchor Line 15 180, Prince Line 8167, White Star Line 558.

Die Handelskammer zu Kiel hat, wie sie in ihrem Jahresbericht mitteilt, vor einiger Zeit nochmals eine Eingabe an

den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, in der sie sich gegen die Ermäßigung westphälischer Kohlen nach Schleswig-Holstein ausspricht und namentlich auf die Schädigung der Schifffahrt hinweist.

Die für den Jenisseiverkehr bestimmten, von der russischen Regierung angekauften Dampfer, Schlepper und Leichter, insgesamt 15 Fahrzeuge, haben am 22. Juli Hamburg verlassen.

Am 29. Juli verließ die »Lulu Bohlen« mit 21 Offizieren und 289 Mannschaften, sowie 500 Pferden den Hamburger Hafen nach Swakopmund bestimmt.

Für die Bergung der deutschen Bark »Bremen« (gebrochene Ruderpionne) erhielt der Grimsbyer Fischdampfer »Wren« 900 £ Bergelohn vom englischen Admiralsgericht.

Dasselbe Gericht hielt im Kollisionsfall des deutschen Dampfers »Syria« mit dem englischen »Rookwood« beide Schiffe verantwortlich für den Unfall.

Die Verhandlungen auf dem 36sten Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins sind erschienen. Wir machen auf sie unter Hinweis auf unser Referat (S. 87/92) aufmerksam.

In Wismar starb der Geh. Kommerzienrat H. Podeus, eine in seamännischen und Reedereikreisen weitbekannte Persönlichkeit. Der Verstorbene errichtete 1870 in Wismar ein Importgeschäft englischer Kohlen, dem er im Laufe der Jahre eine Eisengießerei, ein Sägewerk und eine Waggonfabrik angliederte. Auch als Reeder erwarb sich Geheimrat Podeus einen Ruf.

#### Ausland.

Der französische Seeverkehr wurde im I. Halbjahr 1905 vermittelt durch 11 774 einkommende Schiffe mit 10 145 279 T. (9 244 788) und durch 10 665 ausgehende Schiffe mit 8 189 112 T. (7 275 066 i. V.). Die französische Flagge stieg im einkommenden Verkehr von 2 383 170 auf 2 728 656 T., im abgegangenen von 2 367 509 auf 2 683 748 T.

Der Marinekommandant in Portsmouth macht bekannt, daß alle Schiffe, die während des Besuchs des französischen Geschwaders in England vom 6. bis 15. August 1905 zwischen Solent und Spithead navigieren, besondere Vorschriften zu beachten und den Befehlen der Patrouillendampfer, die am Heck eine weiße und am Bug eine rote Flagge als Kennzeichen tragen, unbedingt Folge zu leisten haben. Um Kollisionen zu vermeiden, ist es empfehlenswert, bei Annäherungen an das fragliche Gebiet mit größter Vorsicht zu navigieren und den Track der Kriegsschiffe keinesfalls zu kreuzen, ehe eine Verständigung mit den Patrouillendampfern erfolgt ist.

Durch Verordnung der venezuelanischen Regierung vom 5. Juni d. J. ist der Orinoko-Dampfschiffahrtsgesellschaft die Wiedereröffnung ihrer Fahrten mit den Dampfern »Arauca« und »Apuro« bis Orocué gestattet worden.

Seedampfer über 20 Knoten Fahrt waren nach »Lloyds Register« im Besitz von:

	1899	1905		1899	1905
England.....	6	7	Ver. Staaten...	4	4
Deutschland.	2	5	Frankreich....	0	2

Außer den 18 Seedampfern fahren noch 50 Kanalpassagierdampfer mit 20 Meilen und mehr Fahrt.

An Dampfern über 10 000 Tons Raumgehalt waren nach »Lloyds Register« vorhanden:

	1899	1904	1905
Großbritannien.....	6	45	48
Deutschland.....	10	25	26
Vereinigte Staaten....	4	12	12
Holland.....	1	4	4
Frankreich.....	0	2	3
Dänemark.....	0	2	2
Belgien.....	0	1	1
Zusammen....	21	91	96

In englischen Häfen wurden im I. Halbjahr 1904 212 727 Schiffeleute und in der gleichen Zeit dieses Jahres 214 780 Mann angemustert.

#### Vermischtes.

**Aus dem Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Reeder,** auf den wir in nächster Nummer eingehend zurückkommen werden: **Konsulatsgebühren.** Die Klagen über die außerordentlich hohen Meldegebühren, welche die deutschen Schiffe den Konsuln zu entrichten haben, kehren von Zeit zu Zeit in den nautischen Vereinigungen und in den Berichten der Reedereien wieder. Auch der Deutsche Nautische Verein hat sich auf seinem diesjährigen Vereinstage wiederum mit ihnen beschäftigt. Die Berechtigung dieser Klagen unterliegt keinem Zweifel. Es besteht kein Grund, weshalb gerade die Schifffahrt den Konsuln hohe Abgaben bezahlen soll, denen keine Gegenleistung gegenüberstehen, zumal auch bei geringeren Einnahmen sich zweifellos genügend geeignete Persönlichkeiten finden, die gern das Ehrenamt als kaiserlicher Wahlkonsul übernehmen. Wir sprechen daher auch an dieser Stelle den lebhaften Wunsch aus, daß die Reichsregierung diesen Klagen endlich Gehör und Berücksichtigung schenken möge. — **Ruderkommando.** Am 1. April v. J. ist die Kaiserliche Verordnung über das Ruderkommando in Kraft getreten. Unsere Befürchtung, daß die entgegengesetzte Bedeutung, welche die jetzt obligatorischen Kommandoworte namentlich in dem ausgedehnten britischen Reiche haben, zu einer schweren Gefahr für die Schifffahrt führen könne, besteht unverändert fort. Übrigens hat sich Holland in diesem Jahre dem neuen deutschen Kommando angeschlossen, das außerdem in Frankreich, Spanien und Italien in Anwendung ist, und auch in England werden Stimmen laut, welche dessen Einführung befürworten. Es ist dringend zu wünschen, daß durch eine internationale Vereinbarung eine Einigung über diese reine Zweckmäßigkeitfrage herbeigeführt wird, und zwar ehe ein schwerer Unfall dazu Veranlassung gibt.

**Neuer Hafen in Gefle.** Am 5. August weht die Stadt Gefle, der älteste und größte Handelsplatz Norrlands, ihren neuen Außenhafen bei dem sog. Frederiksskansholm ein, wo durch Aufschüttung eine ebene Fläche von 91 000 qm gewonnen wurde. Der Hafen selbst hat einem Bericht der »N. Hamb. Börsenhalle« zufolge, eine Kailänge von 480 m, die gleichzeitig fünf großen Dampfern Platz bieten. Große Schwierigkeiten machte der zum Hafen führende, gegen 2000 m lange Bahndamm, der stellenweise über eine beträchtliche Wassertiefe geführt werden mußte und eine feste Brücke sowie eine Drehbrücke enthält. Ferner wurde ein Wellenbrecher von 390 m Länge gebaut. Die Kosten für den eigentlichen Hafen, an dem 7 1/2 Jahre gearbeitet wurde, betragen rund 1 400 000 Kr., mit Lösch- und Ladegeräten etwa 1 750 000 Kr.

**Den Zustand des Swakopmunder Hafens** schildert der »D.-Südwestfr. Ztg.« wie folgt: »Unaufhaltsam hat die Versandung an Umfang zugenommen. Wer heute bei Niedrig-



Wasser den Hafendamm betritt, muß sich gewaltsam die Vorstellung zurückrufen, daß zur einen Seite ein Hafenbecken sich befindet, bestimmt dazu, daß Schleppdampfer und Leichterboote sich darin bewegen und Güter geladen und entladen werden sollen. Auf beiden Seiten liegt der gelbe Sand zutage. Nur eine schmale Wasserrinne zieht sich noch längs der Kaiwand entlang. Und in der Ecke des Hafenbeckens, an dem von der Kaiwand und dem Querarm gebildeten Knie, der einzigen Stelle, die auch bei Niedrigwasser noch genügend Tiefe aufweist, liegt der Bagger zur Untätigkeit verdammt. Es ist ein Bild, das man nicht ohne Grimm betrachten kann. Wie ist es möglich, daß es soweit kommen konnte! Es ist kaum denkbar, daß einen Einzelnen die Schuld daran trifft. Ein Einzelner, für die Betriebsfähigkeit der Anlage verantwortlich gemacht und mit den nötigen Vollmachten ausgestattet, hätte nicht die Versehen begehen können, die begangen worden sind. In der Organisation muß der Mangel liegen.

**Die Handelsflotten der Welt am 30. Juni 1905 nach Lloyds Register:**

Länder	Dampfer		Segler	
	1905	1904	1905	1904
	Netto-Register-Tons			
Gr. Britannien u. Kolonien	9 421 792	9 103 075	1 600 182	1 714 318
Ver. Staaten				
Ozeanschiffe	868 269	869 563	1 010 741	1 279 141
Schiffe auf d. See	912 802	846 071	127 044	129 465
Argentinien	46 712	39 758	27 402	24 474
Osterr.-Ungarn	377 368	354 392	13 525	15 166
Belgien	100 711	104 898	2 351	488
Brasilien	101 310	89 000	23 930	23 944
Chile	41 753	43 376	38 154	39 204
China	37 047	40 178	—	—
Cuba	29 707	27 046	2 324	2 324
Dänemark	316 582	297 343	89 270	92 857
Holland	412 271	403 377	42 345	44 000
Frankreich	725 838	639 836	466 065	440 909
Deutschland	1 910 860	1 775 928	471 086	477 938
Griechenland	221 112	223 020	49 620	50 721
Indien	1 083	1 083	—	—
Italien	473 108	460 869	147 950	147 357
Japan	550 729	418 613	2 713	3 057
Mexiko	14 525	11 101	3 528	5 274
Montenegro	—	—	5 532	5 319
Norwegen	659 505	620 985	694 883	700 406
Peru	3 341	3 341	9 430	10 012
Philippinen	28 026	28 380	7 414	8 132
Portugal	36 691	32 617	43 126	47 761
Rumänien	12 143	10 815	419	634
Rußland	382 275	375 449	223 847	230 893
Sarawak	2 306	1 402	669	669
Siam	1 324	1 324	—	—
Spanien	428 916	445 620	38 316	40 683
Schweden	359 625	327 730	211 651	212 052
Türkei	55 398	58 254	57 246	60 408
Uruguay	16 122	19 020	17 466	20 710
Venezuela	2 369	1 715	1 282	1 282
Zansibar	450	1 871	—	—
andere Länder	13 168	13 777	6 974	5 973
Insgesamt	18 583 789	17 692 141	6 037 501	6 156 505

**Prüfungswesen.** Die nautischen Prüfungen an den Navigationschulen der Provinz Hannover ergaben im Jahre 1904 folgendes Resultat: Die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt bestanden 56 von 63, die Prüfung zum Seesteuermann 63 von 77 und die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt 82 von 85 zugelassenen Herren. Besuchte wurden die Navigationschulen in Geestmünde von 128 Schülern, davon die Schifferklasse 21, die Steuermannsclassen 55, die Vorschule von 52 Schülern. Leer hatte 55 Schüler, 9 in der Schifferklasse, 24 in der Steuermannsclassen und 22 Vorschüler, und Papenburg 48 Schüler, 16 in der Steuermannsclassen und 8 Vorschüler. Die anderen Schulen hatten nur Vorschüler, nämlich Timmel 58, Emden 93, Westrhauderfehn 123 und Grünendeich 25.

## Vereinsnachrichten.

**Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.** Am 2. August fand eine geschäftliche Sitzung nicht statt.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 27. Juli abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen wurde der Verein gebeten, er möge darauf einwirken, es möge kein *Schiffsoffizier* mehr auf das unwürdige Verlangen eingehen, für eine Reederei auf ein im Auslande liegendes Schiff als *Zwischendeckspummgier* geschickt zu werden, es sei bedauerlich, daß eine Reederei überhaupt solche Anerbieten macht, da sie sich schon schämen würde, einem ihrer Schreiber etwas derartiges anzubieten. Noch bedauerlicher aber sei es, daß es immer wieder Schiffsoffiziere gibt, welche sich zur Annahme solcher Anerbietungen erniedrigen können, wenn diese von anderen ohne weiteres zurückgewiesen sind. — Auf der Tagesordnung stand: „Bekanntgabe der Verordnungen betreffend Untersuchung der Seeleute, Logis, Wasch- und Baderäume und Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen.“ Die Versammlung erkannte es mit großer Genugnung an, daß der Bundesrat in diesen neuen Verordnungen zur Seemannsordnung in weitgehendem Maße den im Jahre 1903 hierzu vom Verein geäußerten Wunsch berücksichtigt habe. Ein zweiter Punkt der Tagesordnung beschäftigte sich abermals mit der *Fürsorgepflicht des Reeders*. Ein Schiffsoffizier war im Betriebe des Schiffes schwer verletzt worden. Nach Rückkehr des Schiffes in den Heimathafen konstatierte der Vertrauensarzt der Reederei, daß es zwar besser hätte heilen können, daß es sich aber wohl machen werde, wenn er den Arm nur tüchtig bewege. Der Inspektor veranlaßte den Schiffsoffizier, unter Zusicherung des Gehaltes, auf Urlaub zu reisen. Zu Hause angekommen, mußte er sich sofort in ärztliche Behandlung geben und es stellte sich heraus, daß seine Verletzung so schlecht behandelt worden war, daß eine sofortige Operation vorgenommen werden mußte, damit er davor bewahrt werde, ein Krüppel zu werden. Die der Reederei gegenüber erhobenen Ansprüche wurden nur teilweise erfüllt, so daß leider zu befürchten sei, daß auch diese Angelegenheit gerichtlich entschieden werden müsse.

## Büchersaal.

**Verzeichnis der Leuchttfeuer aller Meere.** Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. Verlag von **B. S. Mittler & Sohn**, Kgl. Hofbuchhandlung, Berlin SW 12, Kochstraße 48—71. Acht Hefte: (einzeln) gebettet 4 G., (einzeln) gebunden 4 10.80.

Für die Bearbeitung dieses acht Hefte umfassenden wohlfeilen Verzeichnisses stehen der obersten Marinebehörde in den Berichten der Schiffe der Kaiserlichen Marine sowie der Strandämter, der Konsuln im Auslande, der fremden Marinebehörden usw. die zuverlässigsten Quellen zu Gebote; jeder vorsichtige Seemann wird daher in seinem eigenen Interesse handeln, an Bord auch dieses von amtlicher Stelle veröffentlichte Werk zur Hand zu haben. Als besonders wertvoll sind die dem Werke beigegebenen Abbildungen der verschiedenen Arten der Signale, Blinkfeuer usw. zu bezeichnen; ein alphabetisches Verzeichnis ermöglicht es jedem, sich schnell in den Heften, die weit über 15 000 Feuer usw. aufzählen, zurechtzufinden. Dafür, daß das Verzeichnis der Leuchttfeuer auf keinem Schiffe und auf keinem ihrer Bureaus fehlt, sollten die Reedereien und Schiffseigentümer in ihrem eigenen Interesse besorgt sein.

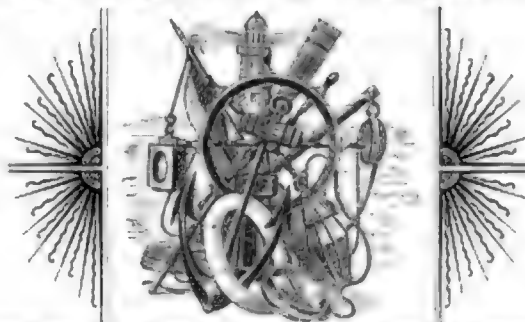
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elbloten

### Mittel zur Hebung des Standes.

Es muß zwar als lobenswert anerkannt werden, daß aus den Kreisen unserer seemännischen Bevölkerung Stimmen laut werden, die eine Hebung des Offizierstandes anstreben; indessen pflegen diese Bestrebungen in der Regel von denjenigen Herren auszugehen, die die Steuermanns- und Schifferprüfung bereits bestanden haben, die also sich selbst wohlgenut aufs hohe Pferd setzen und das dazu nötige Studium dem Nachwuchs überlassen können. Wenn diese Herren zur Erlangung ihres Zweckes eine Verschärfung unserer Prüfungsvorschriften anregen, so muß ich ihnen sagen, daß eine solche durchaus nicht nötig ist, wohl aber wäre den Herren dringend zu empfehlen, sich in die jetzigen Prüfungsgegenstände so zu vertiefen, daß sie sie auch tatsächlich beherrschen, was zur Zeit leider nur in den seltensten Fällen zutrifft. Wenn sie trotzdem die Prüfung bestanden haben, obgleich das Gesetz jenes hohe Maß theoretischer Bildung von ihnen verlangt, so haben sie dies in sehr vielen Fällen der milden Beurteilung ihrer oft mangelhaften Leistungen seitens der Prüfungskommissionen zu verdanken. Eine Hebung des Standes kann nur bewirkt werden, wenn jeder einzelne Seemann den Schulbesuch nicht als unvermeidliches Mittel zu dem Zweck betrachtet, in den Besitz des Steuermanns- oder Schifferpatents zu gelangen, sondern wenn er das ernste Streben hat, sich auf der Navigationsschule möglichst viele Kenntnisse zu erwerben, die ihn einzig und allein befähigen, Tüchtiges in seinem Fache zu leisten und erfolgreich mit seinen Kollegen in Wettbewerb zu treten. Das ist aber heutzutage leider nicht der Fall, vielmehr geht das Streben der Herren dahin, in möglichst kurzer Zeit zur Prüfung zu gelangen. Daß auf der Schule in 6 bis 8 Wochen — ein solcher Schulbesuch ist in der Schifferklasse durchaus nichts Seltenes, da die Herren brüsten sich ja sogar damit — kein positives Wissen, sondern im günstigsten Falle ein mechanisches Können der einzelnen Prüfungsgegenstände, und dieses auch nur mangelhaft, erlangt werden kann, das wird selbst der blödeste Verstand einsehen können; denn ohne einen Nürnberger Trichter würde sich das nicht bowerkstelligen lassen und den haben wir auf der Navigationsschule leider noch nicht erfunden. Also mein Rat, den ich den Herren auf Grund einer mehr als 25jährigen Erfahrung als Lehrer erteile, ist der: Suchen Sie die Dauer der Unterrichtskurse eher zu verlängern, als abzukürzen und befehligen Sie sich während dieser Zeit eines gründlichen Studiums der vorgetragenen Gegenstände derart, daß sie völlig Ihr geistiges Eigentum werden und Sie die Stoffe beherrschen, dann werden Sie auf den Navigationsschulen eine Bildung erlangen, die Sie befähigt, sich jedem anderen Beruf ebenbürtig an die Seite zu stellen.

Ein jeder, der die Prüfungsvorschriften für Kapitäne und Steuerleute sich *gründlich* ansieht, der wird zugeben müssen, daß von diesen Herren ein ihren Beruf völlig umfassendes Wissen verlangt wird, und daß derjenige, der den gesetzlichen Vorschriften ihrem strengen Sinne nach genügt, wohl berechtigt ist, zu den Gebildeten des Volkes gezählt zu werden.

Also es steht bei Ihnen, meine Herren.

Theodor Lünig.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Wiedersendungen und Expeditionsanzahlungen an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinbühl 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erhält auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 32.

Hamburg, den 12. August.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Southampton-Lotsen. — Die diesjährige Mitgliederversammlung des Deutschen Schulschiff-Vereins. — Die deutsche Flagge in außereuropäischen Ländern und Hafen. — Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Reeder über das Jahr 1904/05. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

#### Der Jahresbericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Reeder.

aus dem an anderer Stelle in dieser Nummer ein Auszug wiedergegeben wird, nimmt zu einer Reihe wichtiger Schiffsfahrtsfragen eine der Bedeutung dieser Körperschaft würdige Stellung ein. Frei von kleinlichen Erwägungen kommt eine weitblickende Auffassung in prägnanter Weise zum Ausdruck. Fordern Deutschlands Handel und Schifffahrt im wirtschaftlichen Wettkampfe keine Sondervorteile, so beanspruchen sie bei der bevorstehenden Regelung der *Handelsverhältnisse* zu den überseeischen Ländern von der Regierung eine Sicherstellung gegen ungerechte Behandlung in anderen Ländern. Dieser aufrechte Standpunkt ist bezeichnend für die Denkungsweise deutscher Reeder und er sollte in solchen Kreisen des Vaterlandes Verbreitung finden, die, weil sie im Staate die milchende Kuh sehen, ein besonderes Anrecht auf Berücksichtigung ihrer Interessen zu haben glauben. Ebenso verdient bekannt zu werden, wenn der Bericht bei der Besprechung der *Geschäftslage* die Höhe der Dividenden der Linienreedereien mit den Worten begleitet, daß »sie sich freilich für in so hohem Maße den Wechselfällen ausgesetzte Unternehmungen immer noch in bescheidenen Grenzen halten.« Von welchen Umständen ein günstiges Ergebnis im Reedereigeschäft abhängig ist, wird nur zu oft vergessen. Kommt dann mal, wie es doch auch nur wenigen Reedereien im letzten Jahre beschieden

war, eine nennenswerte Dividende zustande, dann werden die hinter uns liegenden mageren Jahre gänzlich unberücksichtigt gelassen. Nicht nur von den Arbeitern bei Lohnforderungen, auch von der Regierung und von allen Denen, die sich zum Nachteil aller produktiven Stände und unter Steigerung der Begehrlichkeit der Arbeitnehmer seit Jahren berufen fühlen, Sozialpolitik zu treiben. — Sehr erfreut sind wir, in dem Bericht unsere Auffassung zu einer ganzen Anzahl Fragen bestätigt zu finden. Das gilt insbesondere für das *Ruder-kommando*, für die *Tiefladelinie* und die *Schiffs-vermessungsordnung*. Gleich uns glaubt der Bericht, daß es am zweckmäßigsten sei, wenn diesen Materien ein internationaler Charakter beigelegt werde. Dringende Beachtung erheischen die Bemerkungen zum Thema „*Sprengstoffe*“. Ist es doch die allerhöchste Zeit, daß die Ungewißheit beseitigt werde und daß das Konglomerat von Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Gegenstände einheitlichen Grundsätzen Platz machen möge. Desgleichen verdient die Stellungnahme zu den *Konsulats-gebühren* endlich von der Regierung beachtet zu werden. Es ist doch, um ein Beispiel heraus zu greifen, eine geradezu unglaubliche Zumutung an die Reedereien, wenn sie, wie es wiederholt vorkommt, enorme Gebühren an einen Konsul zahlen müssen, den Niemand der Schiffsbesatzung gesehen, geschweige denn ihn in seiner Eigenschaft als Beamter in Anspruch genommen hat. Dieses Miß-



verhältnis ist der Regierung seit längeren Jahren bekannt, und doch schreitet sie nicht dagegen ein! Warum läßt sie die wiederholt laut gewordenen Beschwerden aus Schiffahrtskreisen unberücksichtigt?! Beim Betrachten des Verhaltens unserer Regierung in dieser Frage und bei verschiedenen anderen, auch in dem Bericht besprochenen Angelegenheiten, erinnert man sich unwillkürlich der in der englischen Presse mit Konsequenz verfochtenen Idee, daß das Aufblühen und die Entwicklung der deutschen Handelsschifffahrt in der Hauptsache auf das wohlwollende Entgegenkommen der deutschen Regierung zurückzuführen sei! Mit Aufmerksamkeit werden in allen beteiligten Kreisen die Bemerkungen über die „*Lotsenordnung*“ gelesen worden. Mag man sich dem Standpunkt, wie er dort vertreten ist und wie er berechtigten Wünschen Rechnung zu tragen scheint, anschließen oder mag man die unter den Lotsen getroffene Vereinbarung als Provisorium, denn etwas anderes ist sie nicht, gutheißen, die Billigkeit erfordert auszusprechen, daß das Vorgehen der Lotsen durch den Druck einzelner Schiffsmakler auf die Gebühren für abwärtsgehende Schiffe veranlaßt worden ist. Was aber auch immer die Ursache war, mit dem Bericht wünschen wir, daß dem jetzigen, auf die Dauer doch unhaltbaren, Zustande bald durch eine Verständigung der Regierungen oder der Interessenten ein Ende gemacht werden möge. — Zum „*Seekriegsrecht*“ noch die Bemerkung, daß bei den widerstreitenden Interessen der maritimen Staaten in bezug auf seekriegsrechtliche Fragen eine einheitliche Regelung, mit der die deutsche Handelsflagge zufrieden sein kann, doch wohl nicht erreicht werden wird. Unseren Ansprüchen würde vor der Hand durch das Zustandekommen eines internationalen Oberprisengerichts am besten entsprochen werden. Ist eine solche Instanz erst einmal ins Leben gerufen, dann läßt sich aus ihrer Rechtsprechung eine Grundlage zu weiteren Schritten schaffen.

#### Mit dem Antrage zur Einführung von Dampferpatenten,

wie er bekanntlich erneut von Danzig aus in einer Eingabe an den preußischen Handelsminister gestellt worden ist, hat sich Ende v. J. die Flensburger Handelskammer beschäftigt. Zwar will sie nicht die Fahrzeit auf Seglern für Steuerleute entbehrt wissen, aber sie scheint nicht abgeneigt zu sein, die ausdrückliche Forderung nach einer bestimmten Fahrzeit auf Seglern als Vollmatrose zu streichen und statt ihrer im § 6 Abs. 2 der Bekanntmachung vom 16. Januar 1904 zu setzen: »von der Fahrzeit als Vollmatrose müssen mindestens 24 Monate auf Kauffahrteischiffen zurückgelegt werden . . . . .« Trifft Das zu, die gutunterrichtete Tagespresse schreibt es, dann stellt sich die Handelskammer zu Flensburg

auf den Boden der Danziger Auffassung. Folter die Danziger Herren die Einführung besondere Dampferpatente doch nur, um dem angeblichen Mangel an Steuerleuten in der Ostsee zu steuern. Der Mangel soll aber, wie die Antragsteller behaupten, durch die Forderung nach zwölfmonatiger Segelschiffsfahrzeit als Vollmatrose verursacht bzw. mit dem Fortfall dieses Nachweises beseitigt werden. Stellt man den Steuerleuten, wie es nun die Flensburger Handelskammer will, frei, ihre für die Steuermannsprüfung vorgeschriebene Matrosenfahrzeit generell auf Kauffahrteischiffen, mithin auch auf Dampfern, zu erwerben, dann ist erreicht, was der Danziger Antrag will: die Gleichberechtigung der Ausbildung des Steuermanns- und Schiffsführerpersonals auf Dampfern und damit die Verwirklichung eines Zustandes, den, mit alleiniger Ausnahme der wenigen Danziger Reeder, die ganze deutsche Schiffahrtswelt noch im Februar d. J. als verderblich für die Zukunft unseres Seemannsstandes abgelehnt hat.

#### Auswahl von Orderhäfen für Schiffe nach Puget Sound oder nach der Georgia-Straße.

Hierzu geht uns die folgende für die Reederei sehr wertvolle Mitteilung aus Victoria (Vancouver) zu: »Die meisten der in hiesige Gewässer kommenden Segler, welche Holzladung nehmen sollen, haben ihren Ladehafen noch nicht bestimmt, sondern erfahrendenselben erst 1—2, zuweilen auch erst mehrere Tage nach Ankunft, mag dieser nun auf hiesiger britischer Seite oder an den Gewässern des Puget Sound in Washington liegen. Der gesamte Schlepperdienst wird von der Puget Sound Tug Boat Co. mit dem Sitz in Port Townsend (Washington) kontrolliert, welche allerdings einen einzigen unter britischer Flagge fahrenden Schleppdampfer, dagegen aber eine ganze Anzahl unter amerikanischer Flagge besitzt. Diese Schlepper suchen die Segler in See, außerhalb des Eingangs der Straits of Juan de Fuca auf und schleppen sie dahin, wohin der Kapitän des Seglers zu gehen wünscht. Da nun aber, wie gesagt, die Segler zum größten Teil ohne fest bestimmten Ladehafen ankommen, so überläßt es für gewöhnlich der Schiffsführer dem Schlepper, ihn entweder nach Port Townsend, Port Angeles in Washington oder nach Royal Roads auf hiesiger Seite zu bringen, um dort zu ankern und seine Ordre abzuwarten. Gegenüber der einen Chance also, daß der Segler den einen britischen Schlepper trifft, der ihn in diesem Falle nach Royal Roads bringen würde, stehen die vielen, daß ein amerikanisches Boot ihn antrifft, in welchem Falle diese ihn, vorausgesetzt, daß der Führer keinen bestimmten Wunsch äußert, unfehlbar nach einem der genannten amerikanischen Häfen, und meistens nach Port Townsend bringt. Hierbei ist nun folgendes zu berücksichtigen: Die Kosten des Einschleppens nach jedem von den

nannten drei Liegeplätzen und von dort nach dem später zu bestimmenden Ladehafen sind genau dieselben, ob derselbe auf dieser oder jener Seite liegt, während dagegen Schiffe in Royal Roads für irgendwelche Zeit vollkommen abgabefrei ankern, im Winter und bei schlechtem Wetter zu diesem Zwecke sogar Esquimalt Harbor ebenso kostenfrei aufsuchen können, sind solche in den beiden genannten amerikanischen Häfen gezwungen, nach Ablauf von 24 Stunden einzuklarieren, was dann allerdings für einen späteren amerikanischen Ladehafen ebenfalls, nicht aber für einen hiesigen Hafen gilt. Wird das Schiff also später nach einem britischen Hafen bestimmt, so erwachsen ihm doppelte Klarierungskosten. Ein weiterer großer Nachteil eines Ankerns, besonders in Port Townsend, ist der überaus schädliche Einfluß, welcher

auf die Mannschaft seitens der sogenannten »krimps« dort ausgeübt wird, welche ja in fast sämtlichen amerikanischen Häfen der Westküste eine wahre Pest bilden und die Leute zur Desertion nicht nur verleiten, sondern häufig geradezu zwingen. In Royal Roads, resp. in Esquimalt Harbor liegt das Schiff vollkommen frei von allen derartigen Einflüssen und angesichts des vorhin bezüglich der Kosten Gesagten, ist es unerklärlich, weshalb nicht Schiffseigentümer ihre Schiffsführer ein für allemal anweisen, für den Fall, daß sie ohne festen Ladehafen hiesige Gewässer aufsuchen, sich unweigerlich nach Royal Roads schleppen zu lassen und dort zu ankern; sie würden sich dadurch viel Ärger und in vielen Fällen große und unnötige Kosten ersparen.

### Southampton-Lotsen.

Mit den Vorzügen und Nachteilen des englischen Zwangsloten-Gesetzes beschäftigte sich vor kurzem die englische Fachpresse lebhaft, weil eine Reihe von Interessenten, vornehmlich aus den Leichter- und Kleinschiffahrtsbetrieben, die Beseitigung eines Gesetzes forderte, nach dem die Seeschiffreeder nicht für den Schaden haften, der durch ihre Schiffe angerichtet wird, sofern sich diese unter Führung eines englischen Zwangsloten befinden. Jetzt hat das englische Zwangslotengesetz eine eigentümliche Beleuchtung durch einen Spruch erfahren, den in diesen Tagen die Admiralty-Division der englischen Appellationsgerichte gefällt hat und der die Lotsenverhältnisse um die Insel Wight und nach Southampton hinauf klarstellt.

Es handelte sich dabei um den folgenden Fall: Die Dampfer »New York« der America-Line und »Assaye« der Peninsular and Oriental Line waren bei Secones Point im Solent am 20. März 1904 in Kollision gewesen und es war bereits entschieden worden, daß die Kollision durch Fahrlässigkeit der Lotsen beider Schiffe herbeigeführt worden war. Jetzt kam es nun darauf an, zu entscheiden, ob die Lotsen an Bord beider Dampfer Zwangsloten im Sinne des Gesetzes gewesen sind oder nicht. »Assaye« hatte sich auf einer Reise von Southampton via Queenstown nach Bombay befunden und hatte ganz zweifellos einen Zwangsloten an Bord gehabt, weil alle Vorschriften die Strecke »von Southampton nach See« als in einem Distrikt liegend auffassen; gegen den Dampfer »New York« aber, der sich auf einer Reise von New York über Cherbourg nach Southampton befunden hatte, wurde geltend gemacht, daß er nach Section 605 des englischen Handelsschiffahrtsgesetzes (Merchant Shipping Act) von 1894 nicht lotsenpflichtig gewesen

sei, also auch keinen Zwangsloten an Bord gehabt habe, und daß folglich die Eigentümer der »New York« für den durch ihr Schiff angerichteten Schaden aufkommen müßten. Begründet wurde diese Schlußfolgerung damit, daß der Solent und das Southampton-Water, weil die Cowes- und Portsmouth-Lotsen nur bis zur Linie Lepe Tonne—Lee Huk lotsen dürften (falls sich ein Southampton-Lotse anbiete), als zwei verschiedene Distrikte anzusehen seien, und daß eben nach dem Schiffahrtsgesetz von 1894 ein Schiff nicht lotsenpflichtig sei, wenn es sich auf einer Reise befinde zwischen zwei Plätzen, die beide außerhalb eines Distriktes lägen, das Schiff durch einen Distrikt also nur durchfahre. In einer solchen Lage, in der ein Schiff, wenn es keinen Lotsen an Bord habe, auch kein Lotsengeld zu bezahlen brauche, habe sich zur Zeit der Kollision der Dampfer »New York« befunden.

Die Frage, ob die Reeder der »New York« für den von dieser angerichteten Schaden aufkommen müssen oder nicht, spitzte sich demnach auf die Entscheidung der Frage zu, ob der Solent und das Southampton-Water als zwei verschiedene Distrikte oder ob sie als ein Distrikt anzusehen seien, und um das klar zu stellen, hat der Richter auf fünf, bis zum Jahre 1808 zurückreichende Parlamentsbeschlüsse und auf die Tätigkeit des Trinity-House bis zum Jahre 1809 zurückgreifen müssen. In einer, mehr als drei Spalten der »Shipping Gazette« langen Begründung des Urteils ist nun klargestellt, daß die »New York« einen Zwangsloten an Bord gehabt habe, weil, wenn auch aus Zweckmäßigkeitsgründen die Cowes- und Portsmouth-Lotsen, falls sich ein Southampton-Lotse anbiete, nur bis zur Linie Lepe Tonne—Lee Huk lotsen dürfen, die Gewässer um die Insel Wight, innerhalb und außer-

halb davon, und zwar von Owers im Osten und von Peverell im Westen, als ein Distrikt aufzufassen sind.

Die Entscheidung ist von außerordentlicher Tragweite, weil sie zweifellos feststellt, daß nach Southampton bestimmte Schiffe von Owers im Osten oder von Peverell im Westen an lotsenpflichtig sind und Zwangslotsen an Bord haben, so daß die Reeder der Schiffe für dort unter Lotsenführung angerichteten Schaden nicht zu haften brauchen. Gleichzeitig führt uns die Entscheidung aber auch recht vor Augen, wie verzwickelt das englische Zwangslotsengesetz sein muß, wenn ein Richter, um eine so einfache Frage zu entscheiden, bei der es sich noch gar nicht einmal um eine grundsätz-

liche Rechtsfrage, sondern nur um eine Tatsache handelt, erst durch einhundertjährige Aktenstöße hindurch wühlen muß. Den Stoßseufzer der *Shipping Gazette*: »Es scheint die höchste Zeit, daß das Zwangslotsen-Gesetz verständlich gemacht wird, können wir daher sehr wohl verstehen; unsere deutschen Kapitäne aber möchten wir durch das Vorstehende auf ein Gesetz aufmerksam machen, auf das man sich nicht ohne weiteres verlassen kann, da es selbst den berufensten Auslegern, den englischen Richtern, solche Schwierigkeiten macht, so daß trotz des Zwangslotsengesetzes beim an Bord nehmen englischer Lotsen oder wenn englische Lotsen an Bord sind die äußerste Sorgfalt erforderlich ist.

R.

### Die diesjährige Mitgliederversammlung des Deutschen Schulschiff-Vereins

wurde, wie schon früher mitgeteilt, am 5. August in Travemünde unter dem Vorsitz des Großherzogs von Oldenburg abgehalten. Der Schwerpunkt der Tagung, die *pièce de resistance*, war die am nächsten Tage vorgenommene, mehrstündige Seefahrt mit dem Schulschiff; ein Ereignis, daß am Schluß dieses Berichtes eingehend gewürdigt werden wird. — Verbreitung über den Kreis der Mitglieder des Vereins hinaus verdienen aus dem von Professor Dr. Schilling abgestatteten Tätigkeitsbericht mehrere Mitteilungen. Zunächst die Bekanntgabe über Einzelheiten des Borddienstes an mehreren aufeinander folgenden Tagen; willkürlich herausgegriffen aus dem Reisebericht des Kapitäns. Segelexerzitionen und Bootsmanöver aller Art wechseln mit Arbeiten ab, wie sie der Dienst auf Handelsschiffen mit sich bringt. Zwischendurch Inspektionen des Kapitäns, der sich täglich eingehend über den Fortgang der von Schiffsjungen, Leichtmatrosen und Kadetten vorzunehmenden, praktischen Arbeiten unterrichtet. Das ganze Programm zeigt, wie Recht Professor Schilling hat, wenn er in der Einleitung seines Berichtes von einem Gleichgewichtszustand sprach, der nach der nunmehr vierjährigen Tätigkeit des Schulschiffes nicht nur in organisatorischer Richtung, sondern auch mit Bezug auf die Ausbildung eingetreten ist. Die Art der Einteilung des Borddienstes, seine Eigenschaft abwechselungsreich zu sein, ohne abspannend auf Lehrer und Zöglinge zu wirken, darf als das Ergebnis der gesammelten Erfahrungen betrachtet werden. Korvettenkapitän Rüdiger legte den Grundstein, auf ihm bauten und bauen seine Nachfolger im Amte, Kapt. Racgener und der jetzige Führer Kapt. Dressler, weiter; unterstützt und beraten durch einen theoretisch und praktisch bedeutenden Vorstand des Vereins. Dieser erfreulichen Mitteilung aus dem Tätigkeitsbericht reiht sich die schon im vorigen Jahre beifällig besprochene Erscheinung an, wonach ein

bedeutender Prozentsatz der alljährlich eingestellten Schiffsjungen aus Küstenländern und Küstenprovinzen gebürtig ist; unter 134 allein 62, während 55 aus Mittel- und 17 aus Süddeutschland kamen. Hebt der Bericht ferner mit Befriedigung die Zunahme der laufenden Mitgliederbeiträge hervor, so klagt er auf der anderen Seite, »daß die Zahl der beitragenden Reedereien und damit die von ihnen eingezahlte Summe abgenommen hat, und zwar deswegen abgenommen hat, weil mehrere der Reedereien sich durch Verkauf ihrer Schiffe ganz aufgelöst haben.« Ebenso fehlen im Berichtsjahre die einmaligen Beiträge ganz, auch haben die Schenkungen und Stiftungen nicht den Betrag früherer Jahre erreicht. Daß diese für den Verein nachteilige Sachlage auf die Ungunst der Verhältnisse in den Schiffahrtsbetrieben zurückzuführen ist, spricht der Bericht offen aus, wäre es unterblieben, wir würden diesen Faktor als mutmaßliche Ursache genannt und dabei die Reichsregierung ersucht haben, dieses eklatante Beispiel in der Erinnerung zu behalten, wenn gelegentlich wieder übereifrige Sozialideologen an ihre Tür klopfen. — Daß der Schulschiff-Verein auch in finanzieller Hinsicht an die Zukunft denkt, beweist neben dem Finanzbericht, den Kommerzienrat von Guillaume abstattete, auch eine Bemerkung des Tätigkeitsberichtes, wonach das im vorigen Jahre geschaffene Konto »Schiffersatz« wieder erhöht worden ist, um den Verein, wie es dort heißt, in die Lage zu setzen, »seinerzeit für das Schulschiff einen geeigneten Ersatz zu schaffen«. — Bewunderung und Respekt über diese kurze Schlußbemerkung, flößt auf den Besucher immer wieder ebensowohl das sachkundige Interesse ein, das der Großherzog dem Verein in seinen verzweigten Bestrebungen entgegenbringt, wie die äußerst angenehme Art und Weise, in der der oldenburgische Fürst mit den Mitgliedern und Gästen des Vereins verkehrt. — Über



eingangs erwähnte Seefahrt am 6. August, dem nächsten Tage, die nachstehende Betrachtung eines langjährigen Kapitäns:

»Um 8 Uhr 10 Min. morgens warfen wir von der Landungsbrücke los und zwar hatten anfänglich 2 Dampfer zu Hülfe, nämlich die »Trave« vorn und die »Travemünde« hinten. Die Luft war trübe und der Wind leicht aus SW.

Da die Dienste des hinteren Schleppers bald zu entbehren waren, so warf die »Trave« bei der zweiten Boje los und die »Travemünde« trat an deren Stelle. Um etwa 8 Uhr 30 Min. enterten die Jungen in allen drei Toppen auf und hatten wir auf diese Weise Gelegenheit die Gewandtheit der jugendlichen Mannschaft zu sehen. Sobald die Segel los waren, wurden dieselben in allen Toppen zugleich gesetzt, die Raen wurden vierkant gebraßt und die Hülfe des Schloppdampfers war unnötig geworden. Der Wind lief alsbald etwas westlicher, so daß derselbe von Backbord einkam und auf NO-Kurs machte das stolze Schiff gute Fahrt.

Gegen 9 Uhr nahm der Wind mehr zu und erreichte in Regenhöen die Stärke 4—5. Da zu dieser Zeit gut »voll und bei« gesteuert wurde, etwa NzW $\frac{1}{2}$ W, so legte sich das Schiff unter dem Druck des Windes manchmal 7 Grad und mehr über. Es wurde dann 8 Knoten Fahrt geloggt. — 9 Uhr 15 Min. Böen mit Regen häufiger, die Royals wurden für kurze Zeit aufgegeit, konnten aber bald wieder gesetzt werden; auch klarte das Wetter gegen 9 $\frac{1}{2}$  Uhr mehr auf und um 9 Uhr 45 Min. wurde der Leuchtturm von Pelzerhaken in NWzW in ca. 5 Sml. Abstand gepeilt. Der Wind nahm dann rasch an Stärke ab und wurde so flau, daß das Schiff die Wendung versagte und nur durch verschiedene geschickte Manöver endlich über den andern Bug gebracht wurde. Es wurde nun mit Steuerbord-Halsen zurückgesegelt, die Brise wurde

etwas frischer und um 11 Uhr ertönte plötzlich der Ruf »Boje über Bord«. Im Nu war das an Backbord in den Davits hängende Boot bemannt, während zu gleicher Zeit die Vorraen backgebraßt wurden, um die Fahrt aus dem Schiffe zu bringen. Das Boot wurde rasch zu Wasser gelassen und hatte die Boje in 3 Minuten gefischt und 6 $\frac{1}{2}$  Minuten nach Ertönen des ersten Rufes war das Boot wieder geheißt und die Raen getrimmt. Bald darauf hieß es »Feuer im Schiff«, und auch das hierauf folgende Manöver wurde exakt und tadellos ausgeführt. — Später wurde noch mit der Thomson'schen Lotmaschine gelotet und damit auch der Magen sein Recht erhielt, wurde »Labkaus« gereicht, welches in seiner tadellosen Zubereitung vorzüglich mundete. Mittlerweise war es 11 Uhr 45 Min. geworden und die »Travemünde« nahm uns wieder ins Schlepptau, da bei dem Gegenwinde keine Aussicht war, zu der anberaumten Zeit den Hafen zu erreichen. Die Segel wurden in kurzer Zeit gegeit und festgemacht, aber der Schleppdampfer kam mit dem Schiffe bei dem fast von vorne wohnenden Winde nur wenig von der Stelle und so wurde schließlich geankert. Der Schlepper kam längsseit und wir verließen das stolze Schiff und begaben uns an Bord des Dampfers. Im Augenblick, als wir uns in Bewegung setzten, enterten die Jungen in allen drei Toppen auf und brachten 3 Hurrahs aus auf Se. Kgl. Hoheit den Großherzog. Um 1 Uhr 30 Min. erreichten dann Travemünde. Alle Teilnehmer, etwa 40 an der Zahl, erklärten sich sehr befriedigt von dem Gesehenen und wenn man bedenkt, daß der Kapitän seine neue Stellung jetzt erst angetreten hat (er war bislang I. Offizier) und der jetzige I. Offizier erst 5 Tage in Dienst ist, während die Hälfte der Jungen kaum 3 Monat an Bord ist, so kann man nur sagen, daß alle Manöver volle Anerkennung verdienen.«

## Die deutsche Flagge in außereuropäischen Ländern und Häfen.

Die bei der Bekanntgabe des deutschen Anteils am europäischen Verkehr (Nr. 18 und 19) in Aussicht gestellten Angaben über die Beteiligung der deutschen Flagge am außereuropäischen Verkehr sind früher erschienen, als es bei dem umfangreichen, mühsam zusammenzubringenden Material angenommen werden konnte. Mit dieser neuen Veröffentlichung hat das Kaiserlich Statistische Amt ein Werk geschaffen, dem nichts, was an derartigen Zusammenstellungen auch immer herangezogen werden mag, als ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann. Eine Fundgrube für den Statistiker, ein lehrreiches Kompendium auch für die Schiffsfahrtskreise. Neben dem Schiffsverkehr aller nennenswerten Länder und zum Teil auch ihrer namhaftesten Häfen ist der Anteil der einheimischen, deutschen und britischen Flagge zahlenmäßig während einer Reihe von Jahren dargestellt.

War es schon mit großen Schwierigkeiten verbunden, antichines Quellenmaterial für den europäischen Verkehr zu erhalten, so mußte bei der Darstellung des außereuropäischen

Seeverkehrs wiederholt auf die im Handelsarchiv abgedruckten Berichte der deutschen Konsuln zurückgegriffen werden; doch geben auch diese nicht immer die gewünschte Auskunft, so daß die nachfolgenden Übersichten nicht unerhebliche Lücken aufweisen.

Soweit angängig, hat nur der Verkehr der einzelnen Länder mit dem Auslande Berücksichtigung gefunden, während der Verkehr an den eigenen Küsten ausgeschieden wurde. Doppelzählungen, die dadurch entstehen können, daß Schiffe auf einer Fahrt von oder nach dem Auslande mehrere Häfen des Landes, dessen Verkehr nachgewiesen werden soll, anlaufen (sogenannte Zwischenhäfen [Escales]), sind möglichst vermieden worden.

In der Regel ist der Schiffsverkehr getrennt nach Ankunft und Abgang zur Darstellung gebracht und der Verkehr mit beladenen Schiffen und mit Dampfern besonders verzeichnet. Der Anteil der letzteren ist unter den jedesmaligen Gesamtzahlen durch nautische Ziffern hervorgehoben. Neben der Zahl der Schiffe findet sich ihr Gesamttraumgehalt in eng-

lischen Registertons aufgeführt, und zwar ist gewöhnlich der Nettoraumgehalt angegeben, einige Male jedoch der Bruttoraumgehalt.

Wir haben von dieser Einteilung Mitteilung gemacht, damit sich die Leser ein Urteil über den Umfang des neuesten Werkes unseres Statistischen Amtes zu bilden vermögen. Für den vorliegenden Zweck muß die Wiedergabe des Gesamtverkehrs sowie des deutschen Anteils im letzten der dort angeführten Berichtsjahre und soweit der Verkehr einzelner Häfen namhaft gemacht ist, seine Darstellung in der gekennzeichneten Beschränkung genügen.

Zur Darstellung gebracht sind:

**Kanada.** Die nachstehenden Angaben über den Schiffsverkehr Kanadas mit dem Auslande sind in der kanadischen Statistik »Report of the Department of Trade and Commerce« und der britischen Veröffentlichung »Statistical Tables relating to British Colonies, Possessions, and Protectorates« enthalten. Als Berichtsjahr gilt in diesen Darstellungen die Zeit vom 1. Juli bis zum 30. Juni. Der Nachweis erstreckt sich nur auf den Verkehr über See mit dem Auslande (by Sea, exclusive of River and Lake Trade), so daß also der Verkehr über die großen Seen zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika nicht mitaufgenommen ist. Andererseits sind in den Angaben die Hochseefischereiboote enthalten, die zumeist der britischen (einschließlich der kanadischen) und amerikanischen Flagge angehören. Neben der deutschen und britischen (einschließlich der kanadischen) Flagge ist die der Vereinigten Staaten von Amerika aufgenommen worden, weil sie von allen Flaggen, außer der britischen, den größten Anteil am Seeverkehr Kanadas hat. Da die Segelschiffe und Dampfer sowie die beladenen Schiffe in beiden Veröffentlichungen nur in der Unterscheidung der britischen (einschließlich der kanadischen) und der fremden Flagge angegeben sind, da ferner bei dem Nachweise des Verkehrs der einzelnen kanadischen Häfen die Landeszugehörigkeit der verkehrenden Schiffe nicht berücksichtigt ist, auch aus den veröffentlichten Konsulatsberichten keine Ergänzung stattfinden konnte, so ließ sich die Bedeutung der deutschen Flagge im kanadischen Seeverkehr nur durch die nachfolgende kurze Übersicht zur Darstellung bringen.

Unter den beteiligten Flaggen nahm die deutsche im Jahre 1902/03 die vierte Stelle ein. Jedoch entfielen auf sie von dem 15 841 175 Reg.-Tons betragenden Gesamttraumgehalt aller vom Ausland angekommenen oder nach dem Ausland abgegangenen Schiffe nur 404 380 Reg.-Tons oder 2,6 v. H. Erheblich übertroffen wurde sie nicht nur von der britischen (einschließlich der kanadischen) Flagge (mit 9 839 356 Reg.-Tons) und der Flagge der benachbarten Vereinigten Staaten von Amerika (mit 3 107 244 Reg.-Tons), sondern auch von der schwedisch-norwegischen mit 1 686 634 Reg.-Tons Raumgehalt.

**Übrige britische Kolonien in Amerika.** Als Quelle für den Nachweis des Schiffsverkehrs in den britischen Kolonien Amerikas außer Kanada dienten die Jahrgänge der britischen Veröffentlichung »Statistical Tables relating to British Colonies, Possessions, and Protectorates« 1898 bis 1902. In den Übersichten über den Seeverkehr in den britischen Kolonien hat außer der deutschen und der britischen Flagge, welche stets die Schiffe der britischen Kolonien mitumfaßt, diejenige Flagge Aufnahme gefunden, welche neben ihnen im letzten nachgewiesenen Jahre den stärksten Verkehr aufzuweisen hatte. Es war dies in Neufundland, auf den Bermuda-Inseln, den Leeward-Inseln und Jamaica die norwegische Flagge, auf den Bahama-Inseln, auf St. Lucia, auf Barbados, auf Grenada und in Britisch Honduras die Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika, auf St. Vincent die venezolanische, auf Trinidad und Tobago die französische und in Britisch Guiana die niederländische Flagge. Der Anteil der deutschen Flagge zeigte sich

am erheblichsten in Jamaica, wo 1902 17,6 v. H. der Verkehrstonnage ihr angehörten. Sie behauptete hier mit ihrem Anteil von 400 866 Reg.-Tons die dritte Stelle unter den an der Schiffsbewegung beteiligten Flaggen. An erster Stelle stand die britische Flagge mit 846 977 Reg.-Tons und an zweiter die norwegische mit 551 091 Reg.-Tons. Auch im Verkehr der Bahama-Inseln nahm die deutsche Flagge im Jahre 1902 die dritte Stelle ein (mit 153 868 Reg.-Tons oder 14,7 v. H.). Sie wurde übertroffen von der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika (mit 346 564 Reg.-Tons) und von der britischen (mit 327 011 Reg.-Tons). Bei den übrigen britischen Kolonien in Amerika war der Anteil der deutschen Flagge am Gesamtverkehr weniger erheblich.

**Vereinigte Staaten von Nordamerika.** In der amerikanischen Statistik sind fünf Gruppen unterschieden, nämlich Atlantic districts, Gulf districts, Mexican border districts, Pacific districts und Northern border and lake districts; die vier zuerst genannten sind auch als Seaboard districts zusammengefaßt. Da jedoch in diesen Übersichten neben dem Anteil der amerikanischen Flagge nur Zahl und Raumgehalt sämtlicher fremden Flaggen zusammen angegeben sind, konnte der Anteil der deutschen Flagge am Seeverkehr getrennt nach den Küstenstrecken an den verschiedenen Meeren, nicht nachgewiesen werden. Wie bei den Küstenstrecken verfährt die amerikanische Statistik auch bei der Darstellung des Verkehrs der einzelnen Häfen, daher ist die Größe des deutschen Anteils auch bei diesen nicht nachweisbar. Die nachfolgende Übersicht gibt daher nur ein Bild der gesamten unmittelbaren Schiffsbewegung zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Ausland einschließlich des Verkehrs über die großen Seen.

In diesem Gesamtverkehr hatte die deutsche Flagge im Jahre 1903/04 die dritte Stelle inne (mit 6 090 665 Reg.-Tons oder 10,3 v. H. Anteil am Gesamttraumgehalte). An erster Stelle stand die britische Flagge (mit 30 382 012 Reg.-Tons) und an zweiter die Landesflagge (mit 13 320 547 Reg.-Tons).

Der erwähnte Gesamtverkehr mit dem Auslande wurde im Berichtsjahr 1903/04 durch 73 447 Schiffe mit 59 267 985 Netto Reg.-Tons bewerkstelligt, gegen 1898/99 eine Zunahme von 9245 Schiffen mit 6 891 193 Netto Reg.-T. In derselben Zeit wuchs der Anteil der deutschen Flagge um 1 464 580 T.

**Portorico.** Die Handels- und Schiffsverkehrs-Statistik der Vereinigten Staaten von Amerika »The foreign commerce and navigation of the United States« weist in Verbindung mit den Übersichten, welche die eigene Seeschifffahrt betreffen, auch den Verkehr der Insel Portorico nach. Als Berichtsjahr gilt die Zeit vom 1. Juli bis 30. Juni. In der Darstellung wird der Verkehr Portoricos mit den Vereinigten Staaten von Amerika getrennt behandelt von dem Verkehr der Insel mit anderen Ländern, weil die Güterbeförderung zwischen Portorico und den Vereinigten Staaten von Amerika der amerikanischen Flagge vorbehalten ist. Aus diesem Grunde wird auch nachstehend erstens der Gesamtverkehr der Insel einschließlich des Verkehrs mit den Vereinigten Staaten von Amerika dargestellt und zweitens der dem Wettbewerb aller Flaggen offenstehende Verkehr Portoricos mit dem Auslande unter Ausschluß des Verkehrs mit den Vereinigten Staaten von Amerika. An diesen letzteren Verkehr war die deutsche Flagge im Jahre 1903/04 mit 120 543 Reg.-Tons oder 15,4 v. H. an dritter Stelle beteiligt. Sie wurde an erster Stelle von der spanischen Flagge mit einem Anteil von 238 299 Reg.-Tons übertroffen und an zweiter von der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika mit einem Anteil von 131 663 Reg.-Tons. Der Gesamtverkehr mit Einschluß des Verkehrs mit den Vereinigten Staaten betrug 1900/01: 1120 Schiffe mit 1 034 305 T., 1903/04: 1065 Schiffe mit 1 208 099 T.; ohne den Verkehr mit den Vereinigten Staaten 1900/01: 815 Schiffe mit 647 299 T., 1903/04: 791 Schiffe mit 783 908 T.

**Mexiko.** Unter den am unmittelbaren Auslandsverkehr Mexikos im Jahre 1903/04 beteiligten Ländern stand Deutschland an vierter Stelle (mit einem Anteil von 675 465 Reg.-Tons oder 12,7 v. H.). Die erste Stelle nahm Großbritannien ein (mit 1 696 504 Reg.-Tons), die zweite die benachbarten Vereinigten Staaten von Amerika (mit 1 436 756 Reg.-Tons) und die dritte Norwegen (mit 730 975 Reg.-Tons). Der Gesamtverkehr belief sich im Berichtsjahre auf 2785 Schiffe mit 1334 343 T.; seit 1898/99 eine Zunahme von 1 741 048 T. Unter den mexikanischen Häfen nahm Tampico mit 1 630 744 T. Schiffsverkehr in 1903 die erste Stelle ein, dann folgt Vera Cruz mit 1 088 196 T. und als letzter Mazatlan mit 379 163 T.

**Nicaragua.** Zahlen über den Seeverkehr von Nicaragua überhaupt konnten nicht ermittelt werden. Die Verkehrsübersichten der Häfen Corinto und San Juan del Sur an der pazifischen Küste Nicaraguas sind aus den Angaben der kaiserlichen Konsulate, wie sie im Deutschen Handelsarchive veröffentlicht worden sind, zusammengestellt. In beiden Häfen fand der größte Teil des Verkehrs unter der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika statt. Der Anteil der an zweiter Stelle stehenden deutschen Flagge betrug im Jahre 1903 in Corinto mit 97 403 Reg.-Tons Raummehalt der angekommenen Schiffe 36,8 v. H. des Gesamtverkehrs, in San Juan del Sur mit 4264 Reg.-Tons 4,4 v. H. Außer der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika und der deutschen haben im Jahre 1903 den Hafen von Corinto nur 7 Segelschiffe von zusammen 3773 Reg.-Tons und den Hafen von San Juan del Sur nur 1 Segelschiff von 499 Reg.-Tons angelaufen.

**Dänisch-Westindien.** Die Angaben über den Verkehr im Hafen von St. Thomas sind den im Deutschen Handelsarchive veröffentlichten Konsulatsberichten entnommen. In diesen ist, abweichend von der üblichen Darstellung, nur der Bruttoreaumegehalt der verkehrenden Schiffe angegeben. Die Berichte lassen erkennen, daß in den Jahren 1900 bis 1903 mehr als die Hälfte der Schiffsbewegung des Hafens unter deutscher Flagge stattfand und zwar im Jahre 1903 311 641 Reg.-Tons oder 51,4 v. H. des Gesamtverkehrs von 606 436 Reg.-Tons.

**Kuba.** Insgesamt verkehrten in den kubanischen Häfen 3250 Schiffe mit 5,3 Millionen Netto Reg.-Tons Raummehalt. Unter den an diesem Verkehre beteiligten Flaggen hatte die deutsche die fünfte Stelle mit 480 000 Reg.-Tons inne. Ihr voran gingen mit gleicher Tonnenzahl (1 200 000 Reg.-Tons) die britische und die Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika, sodann an dritter Stelle die norwegische Flagge mit 600 000

Reg.-Tons und an vierter Stelle die Landesflagge mit 500 000 Reg.-Tons.

**Haiti.** Der Nachweis des Schiffsverkehrs in den Häfen Port au Prince, Jacmel, Puerto Plata (San Domingo) und Aux Cayes ist aus den veröffentlichten Konsulatsberichten zusammengestellt worden. Von den Hafenplätzen der Insel ist Port au Prince der bedeutendste. Hier war Deutschland im Jahre 1903 in der Tonnenzahl wesentlich stärker vertreten als sämtliche übrigen Staaten zusammen, denn von dem Raummehalte der eingelaufenen Schiffe von 302 460 Reg.-Tons entfielen auf die deutsche Flagge 183 493 Reg.-Tons oder 60,7 v. H.

**Brasilien.** In Brasilien ist die eigentliche Küstenschiffahrt der Landesflagge vorbehalten, so daß (wie im Deutschen Handelsarchive 1903, Februarheft, zweiter Teil, ausgeführt ist) ausländische Schiffe von einem brasilianischen Hafen zum anderen nur Personen, Geld, Vieh und verderbliche Waren, aber keine sonstigen Güter befördern dürfen. Im Gesamtverkehr Brasiliens einschließlich der Küstenfrachtfahrt, welche vom Auslandsverkehr nicht zu trennen ist, hatte die deutsche Flagge im Jahre 1903 die dritte Stelle inne (mit 3 584 928 Reg.-Tons oder 15,7 v. H. Anteil am Gesamtverkehre von 22 800 838 Reg.-Tons). An erster Stelle stand die Landesflagge (mit 8 948 101 Reg.-Tons), an zweiter die britische Flagge (mit 6 857 965 Reg.-Tons).

Der 1903er Seeverkehr nachstehender brasilianischer Häfen wurde vermittelt in: *Maranhao* durch 583 Schiffe mit 649 916 T. (100 534 T. deutsche Flagge\*); *Fortaleza* durch 601 Schiffe mit 630 221 T. (74 438); *Para* (Belem) durch 1653 Schiffe mit 1 713 049 T. (177 680); *Rio de Janeiro* durch 4218 Schiffe mit 5 394 286 (972 767); *Santos* durch 1862 Schiffe mit 2 763 206 T. (608 713); *Bahia* durch 1567 Schiffe mit 2 729 775 T. (665 448) und *Pernambuco* durch 1855 Schiffe mit 2 267 627 T. (343 378).

**Uruguay** (Montevideo). Auf Grund der uruguayischen Statistik ist der Seeverkehr Montevideos mit dem Auslande (ultramar) aufgeführt, während eine Darstellung des Gesamt-Seeverkehrs von Uruguay mit dem Auslande nicht gegeben werden konnte. Da die Jahrgänge 1902 und 1903 des uruguayischen Jahrbuchs nicht vorliegen, so sind die Angaben für diese Jahre soweit als möglich den Berichten des deutschen Konsulats entnommen worden. Im Überseeverkehr Montevideos mit dem Ausland im Jahre 1903 nahm Deutschland mit 1 949 961 Reg.-Tons oder 18,7 v. H. die zweite Stelle ein. Es wurde nur von Großbritannien übertroffen, das mit einem Anteil von 5 655 778 Reg.-Tons an dem 10 438 257 Reg.-Tons betragenden Gesamtverkehr die erste Stelle behauptete.

(Fortsetzung folgt.)

## Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Reeder über das Jahr 1904-05\*).

**Geschäftslage.** Auf dem allgemeinen Frachtenmarkt ist im Berichtsjahr die sehnlich erwartete Besserung nicht eingetreten. Zwar sind durch die im vorigen Jahre begründete Sailing shipowners' international Union die Frachten für Massensatikel von der Westküste Amerikas und von Australien etwas gehoben worden, und dasselbe ist durch die in diesem Jahre in Kopenhagen ins Leben gerufene Baltic and White Sea Conference of Steamshipowners zunächst für ganze Holzladungen in europäischer Fahrt angestrebt worden. Aber diese Vereinigungen, denen der beste Erfolg zu wünschen ist, haben bisher wegen ihrer Beschränkung einen merklichen Einfluß auf den allgemeinen Frachtenmarkt ebenso wenig ausüben können, wie es die kriegerischen Ereignisse in Südwestafrika und

zamentlich in Ostasien getan haben, welche eine nicht unbedeutliche Zahl von Schiffen der Handelstätigkeit entzogen. In erfreulichem Gegensatz zu dieser trüben Lage der freien Frachtschiffahrt hat sich das Geschäft für manche regelmäßigen Linien günstiger gestaltet, und insbesondere hat die Mehrzahl der hiesigen überseeischen Linien, welche den bei weitem größten und wichtigsten Bestandteil der hamburgischen Reederei bilden, befriedigende Ergebnisse erzielt und höhere Dividenden zur Verteilung bringen können, die sich freilich für in so hohem Maße den Wechselfällen ausgesetzte Unternehmungen immer noch in bescheidenen Grenzen halten. Sowohl im Güterverkehr, in dem sie durch Verträge die Waren an sich fesseln und nachteilige Schwankungen in den Frachten zu verhindern bestrebt sind, als im Personenverkehr, dem sie fortgesetzt ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden, haben die hiesigen Linien ihren Betrieb ausgedehnt und ihre Stellung befestigt. Der

\* In voriger Nummer sind schon einzelne Abschnitte aus dem Bericht bekannt gegeben worden.



allen Teilen Verlust bringende Kampf, den die Cunard Linie gegen die übrigen am nordatlantischen Auswanderer-Verkehr beteiligten Linien eröffnet hatte und in dem die ungarische Regierung sie in einer Weise unterstützte, welche den deutschen Linien zu berechtigten Klagen Anlaß bot, ist im Anfange dieses Jahres beigelegt worden. Neuerdings über das betreffende Abkommen entstandene Meinungsverschiedenheiten werden hoffentlich einen befriedigenden Ausgleich finden.

**Seekriegsrecht.** Der russisch-japanische Krieg hat der internationalen Schifffahrt erhebliche Beschränkungen auferlegt und Verluste zugefügt, indem eine größere Zahl von Schiffen von den Kriegführenden teils angehalten und an der Fortsetzung ihrer Reise längere oder kürzere Zeit verbindert, teils als Prise aufgebracht, in mehreren Fällen auch, wenn das Kriegsschiff glaubte, sie nicht mit Sicherheit in den Hafen bringen zu können, kurzer Hand in den Grund gebohrt sind. Auch bildeten die zahlreichen vor Port Arthur von beiden Parteien gelegten Minen, von denen viele von ihren Plätzen vertrieben, eine ernstliche Gefahr für die Schifffahrt in den benachbarten Gewässern. Sowohl die große Ausdehnung, welche beide Parteien in ihren bei Beginn des Krieges erlassenen Verordnungen dem Begriff der Kriegskonterbande gaben, als auch das Vorgehen der Kriegführenden gegen neutrale Schiffe gaben zu mehrfachen diplomatischen Verhandlungen Anlaß und ließen auch die Privaten die Unvollkommenheit des internationalen Seekriegsrecht schwer empfinden. Die Anregung des Präsidenten der Vereinigten Staaten, durch eine internationale Konferenz auf diesem Gebiete einen Fortschritt anzubahnen, wurde daher nicht nur in den nautischen Kreisen freudig begrüßt, sondern fand auch die Zustimmung der Regierungen, so daß nach Beendigung des Krieges auf den Zusammentritt einer Konferenz zu hoffen ist. Im Deutschen Nautischen Verein hielt am 15. Februar d. J. Herr Professor Dr. Niemeyer, ein anerkannter Sachverständiger auf diesem Gebiete, einen eingehenden Vortrag, in dem er befürwortete, festzustellen, welche Gegenstände als absolute und welche als relative Kriegskonterbande zu gelten hätten, daß letztere nur weggenommen werden dürfe, wenn bewiesen wird, daß sie im gegebenen Falle für die Kriegführung des Feindes bestimmt sei und daß die endgültige Entscheidung derartiger Fragen einem internationalen Oberpreisengericht übertragen werde. Ob es gelingen wird, eine für alle Fälle maßgebende Liste der als Kriegskonterbande zu behandelnden Gegenstände zur Anerkennung zu bringen, scheint zweifelhaft. Eher erreichbar dürfte die Anerkennung des Grundsatzes sein, daß als Kriegskonterbande erklärte Gegenstände ohne Entschädigung weggenommen werden können, wenn der Eigentümer wußte oder nach dem Umständen annehmen mußte, daß sie für die Kriegführung des Feindes bestimmt seien, während anderenfalls für ihre Wegnahme Entschädigung zu zahlen ist. Dieser Grundsatz, der analog auf Schiffe, welche Konterbande führen, anzuwenden wäre, trägt dem Interesse der Kriegführenden voll Rechnung, indem er ihnen gestattet, alle Gegenstände, die sie als Konterbande zu behandeln für zweckmäßig finden, wegzunehmen, wenn auch eventuell gegen Entschädigung, und indem er eine wirksame Drohung gegen indirekte Unterstützung des Gegners durch Zuführung von Konterbande bietet. Andererseits würde er den gutgläubigen Eigentümern der Schiffe und Ladungen den Schutz gegen Konfiskation ihres Eigentums geben, der bei den neueren Verordnungen, nach denen fast alle Gegenstände des friedlichen Handelsverkehrs als Konterbande erklärt werden können, unbedingt erforderlich ist. Auf lebhafteste zu unterstützen ist aber jedenfalls der Vorschlag, daß vereinbart werden möge, alle auf Kriegskonterbande bezüglichen, oder besser noch, alle auf Maßregeln der Kriegführenden gegen neutrale Private bezüglichen Streitfragen einem internationalen Schiedsgericht zu übertragen, und wenn die in Aussicht genommene Konferenz auch nur diesen Erfolg haben sollte, so würde damit

schon sehr viel gewonnen sein, da die Entscheidungen des Schiedsgerichtes für spätere Fälle maßgebend sein und somit eine Fortbildung des internationalen Seekriegsrechts herbeiführen würden. Da es sich in diesen Fällen nur um die Frage der eventuell zu zahlenden Entschädigung handelt, darf die Hoffnung gehegt werden, daß es bei der heutigen Geneigtheit der Staaten, Streitigkeiten auf schiedsrichterlichem Wege zum Austrag zu bringen, dieser Vorschlag eine günstige Aufnahme finden wird.

**Handelsverträge.** Die auf Grund des neuen Zolltarifs von Deutschland mit den meisten Staaten des europäischen Festlandes abgeschlossenen Handelsverträge bedeuten eine Erschwerung des internationalen Warenaustausches, und, wie zu befürchten ist, auch der Lage der deutschen Industrie. Durch beides wird die deutsche Reederei in Mitleidenschaft gezogen. Noch direkter aber wird sie berührt durch die noch bevorstehende Regelung der Handelsverhältnisse zu den überseeischen Ländern, insbesondere zu England und dessen Kolonien, sowie den Vereinigten Staaten. Sie sieht den bezüglichen Verhandlungen mit der lebhaften Hoffnung entgegen, daß es gelingen wird, nicht allein Zollkriege, welche stets beide Teile schwer schädigen, zu verhüten, sondern auch das System der Meistbegünstigung, unter dem der Weltverkehr zum allseitigen Nutzen seinen staunenswerten Aufschwung genommen hat, das aber trotzdem auch in Deutschland kurzsichtige Gegner findet, durch langfristige Verträge neu zu festigen. Deutschlands Handel und Schifffahrt verlangen im wirtschaftlichen Wettkampfe keine Sondervorteile; nachdrücklich aber müssen sie fordern, daß ihnen die Betätigung in fremden Ländern unter den gleichen Bedingungen, wie den Angehörigen irgend eines anderen Staates gewährleistet werde, daß sie dagegen sichergestellt werden, daß nicht durch differentielle Begünstigungen anderer Länder, sei es hinsichtlich der Zollbehandlung, sei es hinsichtlich der Schiffsabgaben oder ähnlicher Punkte, ihnen die Betätigung erschwert oder gar unmöglich gemacht werde. In dieser Beziehung haben wir schon früher auf die Gefahr hingewiesen, welche das amerikanische Gesetz, nach welchem Schiffe solcher Länder, in welchen von amerikanischen Schiffen keine Tonnengelder erhoben werden, von den amerikanischen Schiffsabgaben befreit werden können, in sich birgt, und wir wiederholen den Wunsch, daß die deutsche Schifffahrt gegen diese Gefahr vertragsmäßig geschützt werden möge. Erst in zweiter Linie nach dem Verlangen völliger Gleichstellung mit den Angehörigen dritter Staaten steht die allerdings auch außerordentlich wichtige Regelung des Konkurrenzverhältnisses in dem anderen Staate mit dessen eigenen Angehörigen, und hier treten, während an der Verweigerung der ersteren Forderung eigentlich kein Staat ein Interesse hat, sowohl auf dem Gebiete der Zölle, als auch der Schiffsabgaben die Interessen-Gegensätze zu Tage. Hinsichtlich der Schifffahrt ist im Allgemeinen, namentlich betreffs der Abgaben, die Gleichstellung der Fremden mit den Einheimischen zur Anerkennung gelangt, und es wäre wünschenswert, daß dieser Grundsatz vertragsmäßig festgestellt werde. Nur wegen der Küstenschifffahrt werden vielfach und zwar neuerdings in steigendem Maße Ausnahmen gemacht, und auch in England sind aus einer Nervosität gegen die Fortschritte der deutschen Schifffahrt, welche kein großes Selbstvertrauen zeigt und angesichts der dominierenden Stellung der englischen Schifffahrt schwer erklärlich ist, derartige Bestrebungen zu Tage getreten. Die deutsche Reederei kann nur wünschen, daß diese Ausnahmen tunlichst beseitigt oder doch beschränkt werden, daß insbesondere der Verkehr zwischen dem Mutterlande und seinen Kolonien oder zwischen den verschiedenen Kolonien, welchen verschiedene Länder sinnwidriger Weise als Küstenschifffahrt behandeln, allen Flaggen freigegeben werde. Interessant ist in dieser Beziehung die nach erlangter königlicher Genehmigung am 1. Juli v. J. in Kraft getretene Coastwise-trade-Act von

Nea-Seeland, welche die Küstenschifffahrt den Schiffen derjenigen Staaten verbietet, welche die englische Schifffahrt an ihren Küsten beschränken. Die weitere Durchführung dieses Grundsatzes der Reziprosität könnte der deutschen Reederei nur genehm sein. — Die gleiche Behandlung der Fremden und Einheimischen auf dem Gebiete der Schifffahrt wird endlich in verschiedenen Staaten beeinträchtigt durch das System der Prämien und Subventionen, zu dem auch England durch den Vertrag mit der Cunard-Linie übergegangen ist und zu dessen Einführung einflußreiche Parteien die Vereinigten Staaten veranlassen wollen, obwohl die Erfahrungen, welche alle Länder, die dasselbe angenommen, mit ihm gemacht haben, zeigen, daß es zwar der gesamten Schifffahrt schwere Ungelegenheiten bereitet, die heimische Reederei zu heben aber nicht im Stande ist. Wenn es möglich wäre, die Gewährung von Schifffahrtssubventionen durch die Verträge auf die Fälle zu beschränken, in denen sie nur eine Vergütung für gleichwertige Leistungen einzelner Linien darstellen, wie das bei den deutschen Subventionen und bei den englischen mit Ausnahme des vorerwähnten Vertrages mit der Cunard-Linie der Fall ist, so würde dies zur Gesundung der Verhältnisse in der Schifffahrt freudig zu begrüßen sein.

**Deutsche Meßbriefe.** Dem vom Reichsamt des Innern ausgegangenen Vorschlage, in den deutschen Meßbriefen die teilweise verschlossenen Aufbauten, welche in den Bruttoreaumgehalt nicht einvermessen sind, mit dem Raumgehalte anzugeben, haben wir lebhaft widersprochen, wenigstens so lange nicht die anderen Staaten gleiche Vorschriften nicht allein erlassen, sondern auch streng durchführen. Der Vorschlag würde höchstwahrscheinlich eine Mehrbelastung der deutschen Schiffe gegen andere in fremden Häfen zur Folge haben.

**Sprengstoffe.** Immer dringender macht sich das Bedürfnis nach dem Erlaß einheitlicher und klarer Bestimmungen über den Verkehr mit gefährlichen Gegenständen, namentlich mit Sprengstoffen, geltend. Es bestehen darüber die verschiedensten, teilweise vom Reiche, teils von den Bundesstaaten, teils von der See-Berufsgenossenschaft erlassenen Bestimmungen: das Reichsgesetz gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen vom 9. Juli 1884, die von den Bundesstaaten vereinbarte Verordnung über den Verkehr mit Sprengstoffen vom Jahre 1894, die Ausführungsbestimmung zum Auswanderergesetz, die Verordnungen über den Verkehr mit gefährlichen Stoffen, die Unfallverhütungsvorschriften, die auch für die Schifffahrt in mancher Beziehung maßgebende Verkehrsordnung für die Eisenbahnen, ferner für Hamburg die Vorschriften für Schiffe mit Ladung von explosiven Stoffen vom 28. Mai 1894 und die Bekanntmachung betr. Überladung von explosiven Stoffen im Hafen vom 4. Mai 1896. Diese Bestimmungen weichen, auch sofern sie denselben Gegenstand behandeln, vielfach im Wortlaut, ja auch im Inhalt von einander ab; das Schlimmste aber ist, daß in keiner klar und erschöpfend gesagt ist, welche Stoffe als Sprengstoffe oder als explosive Stoffe — eine übereinstimmende Bezeichnung wäre wünschenswert — anzusehen sind, so daß häufig Zweifel entstehen, ob Waren unter diesen Begriff fallen oder nicht. Beispielsweise haben neuerdings eingehend bezüglich Erörterungen stattgefunden betreffs reiner d. h. von Salzen freier Pikrinsäure, welche trotz abweichender technischer Gutachten wegen ihrer großen Gefährlichkeit von der See-Berufsgenossenschaft wie von der Polizeibehörde als explosiv angesehen wird, während der gleiche Standpunkt der Polizeibehörde hinsichtlich der bengalischen Zündhölzer nach Ansicht der technischen Sachverständigen nicht gerechtfertigt ist und zur Vermeidung der den Export lähmenden Verkehrserschwerungen hoffentlich bald geändert wird. Unter diesen Umständen ist es den Beteiligten fast unmöglich, alle diese Bestimmungen zu befolgen und sich vor schweren Strafen zu bewahren. So hat

am 31. Januar d. J. das hiesige Landgericht einen Offizier, der in Abwesenheit des Kapitäns einige Sprengstoffe ohne Erlaubnischein an Bord genommen hatte, auf Grund des Reichsgesetzes vom 9. Juli 1884 zu 3 Monaten Gefängnis, der geringsten nach dem Gesetze zulässigen Strafe, verurteilen müssen und nur im Gnadenwege konnte dem Unglücklichen geholfen werden. Infolge dieses Vorganges hat die Handelskammer den betreffenden Interessenten-Vereinen eine Zusammenstellung der einschlägigen Bestimmungen zugestellt, die wir unseren sämtlichen Mitgliedern haben zugehen lassen. Und während auf der einen Seite sehr strenge und den Verkehr unnötig behindernde Anschauungen zur Geltung kommen, wie bei den bengalischen Zündhölzern, drängen auf der anderen Seite die Marine-Verwaltung und die Behörden der Schutzgebiete für ihre Transporte auf zuweilen weitgehende Erleichterungen der bezüglichen Bestimmungen, auch für die Beförderung mit Passagierschiffen. So besteht eine Unklarheit und Unsicherheit auf diesem Gebiete, die eine baldige grundlegende Neuregelung, zu der die See-Berufsgenossenschaft durch ihren vor einer Reihe von Jahren eingereichten Entwurf einer Bundesrats-Verordnung über die Beförderung gefährlicher Stoffe auf Kauffahrteischiffen eine wertvolle Vorarbeit geliefert hat, unerläßlich erscheinen läßt.

**Ladellinie.** Mehrfach sind deutsche Schiffe, welche den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft entsprechend beladen waren, in englischen Häfen wegen angeblicher Überladung angehalten und gezwungen worden, einen Teil ihrer Ladung zu löschen. Dies hat unter den deutschen Reedern um so größere Erregung hervorgerufen, als die deutschen Unfallverhütungsvorschriften im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt sehr weitgehende Anforderungen an sie stellen, und als die deutschen Laderegeln auch nach dem Urteil englischer Sachverständiger wegen ihrer größeren Anpassung an die Verhältnisse der einzelnen Schiffe vor den englischen entschieden den Vorzug verdienen. Die Durchführung des Grundsatzes, daß die fraglichen Sicherheits-Vorschriften auch auf fremde Schiffe anzuwenden seien, würde die am Verkehr mit Deutschland beteiligte fremde Schifffahrt schwerer treffen, als die deutsche Schifffahrt im Auslande. Aber dieses Verfahren würde für alle Teile die unleidlichsten Belästigungen herbeiführen, und so ist zu hoffen, daß die eingeleiteten diplomatischen Verhandlungen England veranlassen werden, künftig von solchem Vorgehen abzusehen und die deutschen Regeln anzuerkennen. Noch günstiger würde es freilich sein, wenn es gelänge, die auf die Sicherheit der Schifffahrt bezüglichen Vorschriften der einzelnen Staaten, für deren Verschiedenheit innere Gründe nicht vorliegen, mit einander in Einklang zu bringen. Wenn die englische Regierung in diesem Gedankengange neuerdings an die anderen Regierungen die Anfrage gerichtet hat, ob sie bereit seien, die Vorschriften der Merchant Shipping Act über Holz-Deckslasten in ihren Häfen zur Anwendung zu bringen, so können wir allerdings nicht befürworten, dieser Anregung zu entsprechen. Mehr noch, als bei den allgemeinen Laderegeln bedürfen bei der Frage der Deckslasten die einzelnen Schiffstypen, ja die Verhältnisse des einzelnen Schiffes eingehende Berücksichtigung. Dem trägt die starre englische Vorschrift, welche für alle in der Zeit vom 31. Oktober bis zum 16. April ankommende Schiffe die zulässige Deckslast auf 3 Fuß beschränkt, in keiner Weise Rechnung, weshalb auch in England lebhaft über sie geklagt wird. Die sehr eingehenden Ermittlungen der See-Berufsgenossenschaft haben gezeigt, daß ein bestimmtes Maß für die zulässige Deckslast nicht gegeben werden kann, und es ist daher dringend zu empfehlen, daß über die bezüglichen Bestimmungen der Unfallverhütungs-Vorschriften nicht hinausgegangen wird.

**Lotsenordnung.** Ein im Frühjahr uns zugegangener Entwurf einer Lotsenordnung für die Unterelbe hielt das altergebrachte Verhältnis in der Besetzung der Bösch- und der

Patentlotsen mit Angehörigen Hamburgs, sowie der Provinzen Hannover und Holstein aufrecht, und führte die Trennung der Funktionen dahin, daß die Böschlotsen vom Kaiser Wilhelms-Kanal aufwärts, die Patentlotsen nur elbabwärts lotsen dürfen, noch schärfer durch. Nur die im Dienste einzelner Reedereien stehenden Sonderlotsen sollten nach beiden Richtungen lotsen dürfen. Durch Einführung behördlicher Aufsicht und Bildung einer Pensionskasse bot der Entwurf die Möglichkeit, wegen Alters oder aus anderen Gründen ungeeignete Lotsen vom Dienste zu entfernen. Namentlich aber sollten die Mißstände, die sich bei den Patentlotsen durch die völlig freie Konkurrenz herausgebildet haben, dadurch beseitigt werden, daß das Sonderlotsenwesen wesentlich beschränkt, auch für die Patentlotsen eine feste Reihenfolge, wie sie bei den Böschlotsen besteht, eingeführt, und für beide Kategorien ein einheitlicher Tarif vorgesehen wird. Während wir im Übrigen dem Entwurf zustimmten, erklärten wir uns lebhaft gegen die Beschränkung des Sonderlotsenwesens, auf welches wir im Interesse der Reedereien und der Sicherheit der Schifffahrt großen Wert legen und dessen Beschränkung nach Einführung einer festen Reihenfolge zu der auch von uns gewünschten Beseitigung der Mißstände nicht erforderlich ist. Namentlich aber hielten wir den vorgeschlagenen Tarif, der für die Patentlotsen Erhöhungen bis zu annähernd 70 pZt. ergab, für viel zu hoch. Während dieser Erörterungen kündigten plötzlich die Lotsen durch ein Rundschreiben an, daß sie durch einen nur mit allseitiger Zustimmung aufzuhobenden oder abzuändernden Vertrag sich gegenseitig vom 2. Mai ab zur Einhaltung eines Tarifs verpflichtet hätten, der über den des Entwurfs noch sehr wesentlich hinausging; nur die bestehenden

Verträge mit Sonderlotsen sollten hiervon unberührt bleiben. Dieses schroffe Vorgehen konnte bei dieser Sachlage nur umhin, lebhaften Unwillen unter den Reedern zu erregen. In weiteren Verhandlungen zwischen Vertretern der beteiligten Behörden und den Interessenten wurden die beabsichtigten Beschränkungen betreffs der Sonderlotsen fallen gelassen. Hinsichtlich des Tarifs wurde anerkannt, daß er den Böschlotsen ihre bisherige Einnahme, unter Berücksichtigung der Pensionskassen-Beiträge, erhalten und die Einnahme der Patentlotsen derjenigen der Böschlotsen annähernd gleichstellen solle. Als diesen Gesichtspunkten nach unseren Berechnungen entsprechend schlugen wir einen Tarif von 1 Mk. pr. Dezimeter Tiefgang und 1  $\frac{1}{2}$  pr. netto reg.-ton mit gewissen Maximal- und Minimalsätzen vor, der nach 3 Jahren einer Prüfung, ob er in seinen Ergebnissen der Absicht entspreche, zu unterwerfen und eventuell entsprechend zu ändern sei. Trotz dieses Vorschlags allen berechtigten Wünschen der Lotsen in billiger Weise Rechnung trug und in den Verhandlungen ein weiteres Entgegenkommen in Einzelheiten betätigt wurde, so daß auch ein Teil der Lotsen zu einer Einigung auf der gewonnenen Grundlage bereit war, scheiterte dieselbe schließlich an den Starrsinn anderer Lotsen, denen sich jene wegen der Vereinbarung fügen mußten, und die Lotsen führten am 2. Mai für die Schiffe, welche nicht von Sonderlotsen bedient werden, ihren festen Tarif ein. Der am Schlusse der Verhandlungen in Aussicht gestellte schleunige Erlass der Lotenordnung nebst einem Tarife, welcher unserem in den Verhandlungen modifizierten Vorschlage entspräche, ist leider bisher nicht erfolgt. Wir hoffen aber, daß er möglichst bald erfolgen wird, um dem jetzigen bedauerlichen Zustande ein Ende zu machen.

## Schiffbau.

### Stapellaufe.

Am 2. August lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der zweite der dieser Firma vom Norddeutschen Lloyd in Bremen bestellten Neubauten glücklich vom Stapel. Der Dampfer, der ein Schwesterschiff des vor ca. 8 Tagen zur Ablieferung gelangten Dampfers »Maradu« ist, erhielt den Namen »Darvel«. Die Fertigstellung dieses Neubaus ist Anfang September a. c. zu erwarten.

Von Swan, Hunter & Wigbam Richardson, Newcastle o/T., lief am 2. August der für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen, erbaute Dampfer »Aronsburg« von 400' Länge und 51' 9" Breite vom Stapel. Das Schiff wird mit einer vierfachen Expansionsmaschine nach dem Yarrow-, Schlick- und Tweedy-System ausgerüstet werden.

Von Tecklenborgs Werft, Geestemünde, ist am 5. August für die Reederei »Nordstern« A.-G. zu Geestemünde ein 37,5 Meter langer, 6,80 Meter breiter moderner Fischdampfer mit Namen »Komet« vom Stapel gelaufen.

### Probefahrten.

Der von Swan, Hunter & Wigbam Richardson, Newcastle, für die Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. »Hansa«, Bremen, erbaute Dampfer »Rheinfels« von 8200 T. Tragfähigkeit machte Anfang d. M. seine Probefahrt, auf der 12 Meilen Geschwindigkeit zurückgelegt wurden.

Der auf der Eiderwerft-Aktien-Gesellschaft in Tönning für die Reederei J. Jost in Flensburg erbaute neue Frachtdampfer »Gratia« machte am 3. August seine Probefahrt von Tönning nach Helgoland und weiter. Die dreifache Expansionsmaschine von 850 ind. HP., mit 2 Kesseln zu je 2 Feuern, auf 13 Atm. Überdruck konzessioniert, erzielte bei 80 Um-

drehungen und einem Tiefgang von 18,6 Fuß im Seewasser neun Knoten Fahrt. Das Schiff, das auch für einige Personen Passagier-Einrichtungen hat, besitzt 5 Ladeluken mit Dampfwinden stärkster Konstruktion, mißt: 239' 39" 6"  $\times$  18' 6" Tragfähigkeit 3250 Tonnen.

Die Probefahrt des für die Reederei der Firma L. Possehl & Co. in Kiel auf der Germaniawerft erbauten Dampfers »Narvik« hat in der Eckernförder Bucht stattgefunden und ist zur Zufriedenheit ausgefallen. Dieser Dampfer ist das erste deutsche Schiff, welches nach dem Turmdeck-System gebaut ist, für welches die Patentinhaber Doxford & Son in Sunderland der Germaniawerft die Lizenz abgetreten haben. Bei 6500 Tons Ladefähigkeit mißt der Neubau: 104,32  $\times$  14,1'  $\times$  8,42 m. Wasserballast 2200 Tons. Eine dreifache Expansionsmaschine indiziert 1750 Pferdekkräfte, welche dem Dampfer im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 10  $\frac{1}{2}$  Knoten und in Ballast eine solche von 11  $\frac{1}{2}$  Knoten geben.

**Preise für Schiffbaumaterialien in England.** Infolge starker Nachfrage nach Schiffbaumaterial an der nordenglischen Ostküste sind dort die Preise von stählernen Stützen um 2 sh 6 d auf 15 £ 15 d erhöht worden. Die übrigen Preise blieben vorläufig unverändert, man erwartet indes auch dabei Erhöhungen und zwar für stählernen Schiffsbleche eine Erhöhung auf £ 6 in wenigen Tagen.

## Maritime Rundschau.

### Deutschland.

Auf dem Levantedampfer »Pera« verließ am 3. August die Expedition der Hamburger Sternwarte zur Beobachtung der totalen Sonnenfinsternis (30. August) den Hamburger Hafen. Unterwegs legt der Dampfer in Lissabon und Algier an, wird am 15. August auf der Rade des



tunesischen Hafens Goletta eintreffen und dort vor Anker gehen. Die Weiterreise der Expedition geschieht sogleich mit der Bahn bis Souk Ahras, dem Reiseziel und Beobachtungsort. Die Rückreise erfolgt Anfang September gleichfalls mit einem Levantendampfer, so daß die Expedition etwa Mitte September wieder in Hamburg zu erwarten ist.

Für die neue Route des Norddeutschen Lloyd nach Savannah (über Antwerpen und Havre), welche kontraktlich am 1. September d. J. aufzunehmen ist, sind die Dampfer »Amerika«, »Hansa« und »Europa« der Bremer Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« gechartert worden.

In der Nacht vom 1. auf den 2. August ist die Hamburger Bark »Louisa« auf der Nordsee das Opfer einer Feuersbrunst geworden. Die Besatzung rettete ihr nacktes Leben in Schiffsbooten und land auf dem englischen Dampfer »Clan Menzies« freundliche Aufnahme.

Dem Kapitän E. Schipper, Führer des Dampfers »Daphne« der Hanseatischen Dampfer-Compagnie (Menzell & Co.) in Hamburg, ist vom Kaiser von Japan die Rettungs-medaille, am roten Bande zu tragen, verliehen worden. Kapit. Schipper hatte am 31. Dezember 1904 während eines Orkans in der See von Jzumi ungeachtet der eigenen Lebensgefahr japanische Schiffbrüchige mit großer Anstrengung gerettet.

Bei der halbjährigen Versammlung der London and India Docks Co. erwähnte der Vorsitzende die Erwerbung des Millwall Dock, die geographische Lage weise auf eine Vereinigung der Hafenanlagen hin. Durch Herstellung einer Verbindung zwischen dem South West India und dem Millwall Dock würden 4 Hafenbassins zu einem Areal vereinigt und so wertvoller sowohl für die Besitzer, wie für den Londoner Verkehr.

## Vermischtes.

**Die Fahrwasserverhältnisse der Trave** von der Plate vor Travemünde bis Lübeck schildert die nachstehende Mitteilung: »In der Zeit vom 23. bis zum 26. Juli 1905 hat S. M. Kreuzer »Lübeck« seiner Patenstadt Lübeck einen Besuch abgestattet. Es war dies das erste Mal, daß ein größeres Fahrzeug der Kaiserlichen Marine die Fahrt bis in den Hafen der Hansestadt unternommen hat. Bei dieser Gelegenheit wurde von dem Kapitän des Kreuzers dem Zustande des Travenfahrwassers das größte Lob gespendet und ausdrücklich ausgesprochen, daß die Fahrt die Trave aufwärts bis zur Stadt Lübeck größeren Schiffen geringere Schwierigkeiten verursache als die Fahrt durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, daß auch das Schwoien im Lübecker Hafen selbst trotz der großen Abmessungen des Kreuzers in bequemer Weise hat vorgenommen werden können. Dieses für die Stadt Lübeck bedeutungsvolle Ereignis gibt Veranlassung auf die großen Verbesserungen, welche das Travenfahrwasser in den letzten Jahren erfahren hat, aufmerksam zu machen. Durch Vertiefung ist das Fahrwasser auf der Plate vor Travemünde auf 8,50 m Wassertiefe, im Hafen zu Travemünde auf 8,0 m Wassertiefe und auf dem sogenannten Travenrevier, zwischen Travemünde und Lübeck und im Lübecker Seehafen auf 7,5 m Wassertiefe gebracht worden. Gleichzeitig ist die für große Schiffe schwer zu überwindende doppelte Krümmung des Fahrwassers bei dem Übergange der Lübeck-Travemünder Chaussee über die Trave und der dort bisher bestehende Wagenfahrd durch Herstellung eines Durchstichs und einer Doppeldrehbrücke mit 50 m Lichtweite zwischen den Drehpfeilern beseitigt und das Fahrwasser an den übrigen Krümmungen durch Vergrößerung des

Krümmungshalbmessers bzw. Verbreiterung der Sohle wesentlich verbessert worden. Nach Vollenziehung dieser Fahrwasservertiefung und Regulierung hat die Baudeputation von Lübeck eine Bekanntmachung erlassen, nach welcher die Fahrt von See in den Travemünder Hafen und in letzterem Schiffen mit 7,5 m Tiefgang und travenaufwärts bis in den Hafen zu Lübeck mit 6,5 m Tiefgang gestattet wird.

**Baltic and White Sea Conference.** In dem Bericht des Vereins Hamburger Reeder für das Jahr 1904/05 ist gesagt worden, daß durch die Sailing Shipowners International Union die Seglerfrachten für Massenartikel von der Westküste Amerikas und von Australien etwas gehoben seien, und daß dasselbe durch die neuerdings in Kopenhagen gegründete Baltic and White Sea Conference für Holzladungen angestrebt werde. In der am 7. d. M. im Sitzungssaale der Handelskammer stattgehabten Mitgliederversammlung des genannten Vereins wurde bemerkt, daß hiermit der Bedeutung der Conference nicht ganz gerecht geworden sei. Tatsächlich habe dieselbe trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens bereits einen merklichen Einfluß auf die Holzfrachten und damit, bei der Bedeutung dieses Artikels für den Ostseeverkehr, auf die Lage der an demselben beteiligten Reedereien ausgeübt. Es sei aller Grund zu der Hoffnung vorhanden, daß diese günstige Wirkung in Zukunft sich noch stärker äußern werde, da auch der Handel an der Stabilität der Frachten auf mäßiger, den Reedern aber doch eine gewisse Rentabilität sicherer Grundlage ein Interesse habe.

**Ein recht abfälliges Urteil über Turbinenmaschinen** soll nach der »Shipping Gazette« ein Herr Arnold Struver, als Vertreter deutscher Dampfschiffsinteressen, in New-York gefällt haben. Er spricht den Maschinen, ohne nähere Angabe von Gründen, die Eigenschaft ab, Platz, Gewicht und Kohlenverbrauch zu sparen. Immerhin will er die Zweckmäßigkeit ihrer Anwendbarkeit auf Schiffen beschränkter Größenverhältnisse zugeben. Seine Erfahrung stützt Herr Struver auf die Beobachtungen, die er an Bord des neuen Allan Liners erworben hat. Die einzige Überlegenheit der Turbine über die Kolbendampfmaschine sieht er in dem Fortfall der Vibration, aber dieser Vorzug gleiche, wie er sagt, nicht die übrigen Nachteile der Turbine aus. — Ohne näher auf diese Auslassungen eingehen zu wollen, in ihrer Kürze sind sie bei dem hohen ständig wachsenden Interesse für die Turbine doch recht unvorsichtig. Wer heute ein vernichtendes Urteil über die Turbine fällen will, muß mindestens seine Behauptungen zu beweisen versuchen, sonst ruft er lediglich Verwirrung hervor.

**Über die Beschädigung des Piers in Porto Colombia,** hervorgerufen durch die Kollision mit einem deutschen Dampfer, wird am 4. Juli aus Barranquilla geschrieben: »Durch diesen Unglücksfall ist das Kopfende des Piers vollständig von der Verbindung mit dem Lande abgeschnitten und daher zur Zeit der Verkehr im Hafen von Porto-Colombia unterbrochen. Man ist eifrig bemüht, den Schaden so rasch wie möglich zu reparieren, und die Verbindung mit dem Lande wieder herzustellen; inzwischen müssen die ankommenden Ozean-Dampfer den Nachbarhafen Santa-Marta anlaufen, um dort ihre Ladung zu löschen, welche teils per Santa Marta-Eisenbahn, und zum Teil mit Dampfböten durch die Binnengewässer nach hier befördert wird. Man hofft, den Pier in etwa drei Wochen so weit wieder herzurichten, um den gewohnten Verkehr wieder herstellen zu können. Die vollständige Reparatur des beschädigten und zerstörten Teils des Piers wird voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmen, da hierzu die erforderlichen Stahlpfeiler und sonstiges Material von Europa bestellt werden müssen.

**Aus verschiedenen Seemannsentscheidungen:** Über die Verschollenheit eines vom Schlepper durch Trossenbruch abgetriebenen Leichters: »Es ist für ratsam zu erklären, daß, ebenso wie in der Ostsee, während der Wintermonate auch in der Nordsee nur ein größerer Leichter zur Zeit geschleppt werde.« — Über den Tod eines Schiffsjungen auf einer Fischerkutter: »Der Schiffsjunge ist durch die blindschlagende Fock über Bord geworfen worden und ertrunken. Für den Unfall trifft die Schiffsleitung keine Verantwortung, jedoch gereicht es ihr zum Vorwurf, daß kein Rettungsring an Deck war, welcher dem Verunglückten hätte nachgeworfen werden können.« — Über das Aufgrundstoßen eines Dampfers bei Petterskär-Bako: »Die Unfallstätte hat nicht ermittelt werden können, da die Berechnung der Entfernung des Dampfers von Petterskär auf Schätzung beruht und die Peilung unsicher gewesen ist. Der Schiffer hätte richtiger gehandelt, wenn er in Ralsö einen Lotsen genommen hätte. Der Schiffer hätte auch in seinem eigenem Interesse sofort nach dem Grundstoß loten müssen.« — Über die Verunglückung eines Trimmers, der, nachdem er ein Seil an der Klappe des einen Heizraumventilators befestigt hatte und wieder in dem Ventilator hinaufklettern wollte, in den Heizraum hinabgestürzt. »Der Unfall ist auf die eigene Unvorsichtigkeit des Verunglückten zurückzuführen, weil dieser ohne Grund den Pfahlstich, in welchem er bei der Arbeit gesessen hatte, vor dem Hinaufklettern gelöst hat. Es ist zu empfehlen, derartige Klappen so anzubringen, daß sie von außen zu erreichen sind.« — Über den Tod eines Mannes von einem Blankeneser Fischerkutter: »Der Verunglückte war nicht angemüstert und es wird wiederholt mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die Blankeneser Fischer geordnetemäßig und anscheinend unter Duldung der Behörden den diesbezüglichen Bestimmungen der Seemannsordnung zuwider handeln.« — Über die Verschollenheit eines Fischkutters: »Es war nicht festzustellen, welcher Unfall das Schiff betroffen hat, es ist aber wahrscheinlich, daß das Schiff in dem Sturm, der am 31. Januar in der Nordsee geherrscht hat, seinen Untergang gefunden hat und daß der Unfall mit der veralteten Bännkonstruktion des Schiffes zusammenhängt.«

**Zur Berichtigung der Notiz** in der letzten No. der »Hansa«. Die Navigationsschule zu Timmel ist in der Zeit vom 1./1. 04—31./12. 04 besucht worden: in der Steuermausklasse von 12 Schülern, in der Klasse für Schiffer auf kleiner Fahrt von 7 Schülern, in der Vorbereitungsklasse von 24 Schülern.  
Köhler, Kgl. Navigationslehrer.

**England und die deutsche Tiefladelinie.** In der Versammlung der General Shipowners Society in London nahm der Vorsitzende Mr. Geo. Th. Henderson auch Bezug auf die deutsche Tieflade-Linie. Diese wurde, so führte er aus, nach sorgfältigen Untersuchungen und langem Studium der praktischen Resultate der englischen Tiefladelinie eingeführt. Die deutschen Bestimmungen gestatteten gewissen Schiffsklassen eine tiefere Beladung als den entsprechenden englischen, darauf habe die Gesellschaft auch die Aufmerksamkeit des Handelsamts gelenkt. Wenn die nunmehr, wie es heiße, im Gange befindliche Verhandlungen einen Ausgleich und eine Annäherung zwischen der englischen und der deutschen Tiefladelinie herbeiführen würden, so sei das sehr befriedigend und eröffne die Aussicht auf Einführung einer internationalen Tiefladelinie in nicht zu langer Zeit.  
(N. H. B.)

**Die 29. Wettbewerb-Prüfung für Marine-Chronometer** wird in der Zeit vom 3. November 1905 bis zum 22. April 1906 in der Abteilung IV der Deutschen Seewarte in Hamburg abgehalten werden. Als letzter Tag für die Anmeldung von Chronometern zum Wettbewerb ist der 27. Oktober 1905, und für die Einlieferung der Instrumente der 1. November

1905 festgesetzt worden. Instrumente, welche später als an den angegebenen Tagen angemeldet oder eingeliefert werden können nicht mehr zur Wettbewerb-Prüfung zugelassen werden. Es steht jedem im Gebiete des deutschen Reiches ansässigen Uhrmacher, welcher sich als solcher durch Lehrbriefe oder Zeugnisse von Uhrmacherschulen ausweist, frei, bis zu zehn Chronometern zur Prüfung einzuliefern ohne Nachweis des Ursprungs und der Bearbeitung. Das Reichsmarineamt ist für Chronometer deutscher Arbeit, welche die Bedingungen der Klasse I erfüllt haben, sechs Prämien im Betrage von 1200 Mk., 1100 Mk., 1000 Mk., 900 Mk., 800 Mk. und 700 Mk. ausgesetzt. Unter »Chronometern deutscher Arbeit« werden solche Chronometer verstanden, welche nicht nur von deutschen Chronometer- oder Uhrmachern zusammengesetzt und hergestellt (reguliert) sind, sondern deren gesamte Teile in Deutschland gefertigt sind. Ausnahmsweise sollen bei der diesjährigen Prüfung auch solche Chronometer zugelassen werden, bei welchen im Auslande angefertigte Palladium-Spiralen, Nickelstahl-Unruhen, Ketten und Zugfedern verwendet worden, im übrigen aber die oben erwähnten Bedingungen erfüllt sind. Das Reichsmarineamt behält sich das Recht und die freie Wahl des Ankaufs der eingelieferten Chronometer zu folgenden Preisen vor: Für ein Chronometer der Klasse I 800 Mk., Klasse II 750 Mk., Klasse III oder IV 600 Mk. Bei den prämierten Chronometern wird dieser Kaufpreis außer der Prämie bezahlt.

**Die Gebietsabtretung Bremen—Preußen.** Veröffentlicht ist das Gesetz über die Änderung der Landesgrenze gegen die freie Hansestadt Bremen bei Bremerhaven und bei Fischerhude, Kreis Achim, ferner den Vertrag zwischen Preußen und Bremen wegen einer Erweiterung der Häfen und Verkehrsanstalten zu Bremerhaven und eines aus diesem Anlaß vorzunehmenden Austausches von Gebieten bei Bremerhaven und bei Fischerhude, ferner die Bekanntmachung über die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem mit der freien Hansestadt Bremen wegen einer Erweiterung der Häfen und Verkehrsanstalten zu Bremerhaven und eines aus diesem Anlaß vorzunehmenden Austausches von Gebieten bei Bremerhaven und bei Fischerhude am 21. Mai 1904 abgeschlossenen Verträge.

**Prüfungswesen.** Die nächste Prüfung zum Seesteuermann wird an der Seefahrtsschule in Bremen am Mittwoch, den 23. August, vormittags 9 Uhr, beginnen. Anmeldungen sind unter Beifügung der erforderlichen Nachweise an den Vorsitz der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling, einzureichen.

## Büchersaal.

**Der Strandwanderer,** die wichtigsten Strandpflanzen, Meeresalgen und Seetiere der Nord- und Ostsee, 265 prächtige farbige Abbildungen auf 24 lithograph. Tafeln nebst erklärendem Text von Dr. P. Kuckuck, Kustos an der Königl. biolog. Anstalt auf Helgoland. Preis eleg. geb. Mk. 6.—. (J. F. Lehmann's Verlag in München).

Alles was am Strande des Meeres an Pflanzen, Algen, Muscheln, Krebsen und Fischen u. s. w. gefunden wird, ist hier in naturgetreuen Abbildungen zusammengestellt und durch erläuternden Text beschrieben. Bisher hat es kein Buch über die Flora und Fauna des Meeres gegeben und sehr schmerzhaft haben die zahllosen Besucher der Seebäder ein Buch vermisst, aus dem sie sich über all das was sie am Strande täglich fanden, orientieren konnten. Dr. Kuckuck's Strandwanderer ist hierin ein Führer, da er nicht nur alles was man an der Küste findet in vorzüglichen Abbildungen zur Darstellung bringt, sondern weil er auch die Entwicklungsgeschichte von Algen, Tieren etc. in gemeinverständlicher Weise enthält.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten. Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 33.

Hamburg, den 19. August.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Unser nautisches Jahrbuch. — Der zweite Jahresabschluß des Morgantrust. — Berechtigung zum Schadenersatz für Verzögerung in der Schiffsexpedition veranlaßt durch Schiffleute. — Über die nachteilige Wirkung von Naphthalingeruch auf empfindliche Ladungsgüter. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Die gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung.

Zu unserer Besprechung über diese Bekanntmachung des Bundesrats (S. 339/340) wird uns am 2. August von sehr geschätzter Seite aus Berlin u. a. geschrieben:

„... Im großen und ganzen mögen Sie mit Ihrem Urteil vom Standpunkt der Reeder und Kapitäne Recht haben, wenn ich auch nicht mit Ihnen darin übereinstimmen kann, daß »noch eine ganze Reihe von Vorschriften, unbekümmert um die an ihnen früher geübte Kritik, unverändert gelassen worden ist.« Aber dieses nebenbei, was mich hauptsächlich zu meinen Bemerkungen veranlaßt, ist Ihre (Verzeihung) ungerechte Beurteilung der Vorschrift (§ 7 Abs. 4), wonach der Kapitän die Bescheinigungen über den Ausfall der Untersuchungen auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen vor der Abfahrt prüfen soll. Diese Bestimmung ist nicht erlassen, um die Kapitäne zu Graphologen zu machen, wie Sie sich sarkastisch ausdrücken, sondern um die Schiffsführer daran zu erinnern, daß Personen der Decksmannschaft mit ungenügendem Seh- oder Farbenunterscheidungsvermögen zum Ausguck nicht verwandt werden dürfen (siehe § 8 Abs. 2 bzw. § 6 Abs. 2 der Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft). — Immerhin, Ihr Schlußpassus: daß Deutschland in bezug auf sanitäre Vorschriften für die Schiffsmannschaft an der Spitze aller Kulturnationen marschiere, hat

mich mit Ihren anderen, weniger wohlwollenden Bemerkungen ausgesöhnt. Wir haben als Deutsche auch vollkommen Ursache mit dem gegenwärtigen Stand unserer sozialpolitischen Gesetzgebung zufrieden zu sein. Jedoch wäre es verhängnisvoll auf unseren Lorbeeren auszuruhen; wenn irgendwo, dann ist hier das Wort berechtigt: Stillstand bedeutet Rückschritt! Sind wir dessen stets eingedenk, dann wird der Dank des Arbeiterstandes schließlich auch nicht ausbleiben . . . .«

*Bemerkung der Redaktion.* Wir bedauern, mit dem geschätzten Herrn Mitarbeiter, so hoch wir seine Meinung sonst auch anschlagen, in seiner Beurteilung über Wert und Wesen unserer Sozialpolitik nicht einverstanden sein zu können. Sollte er mit seiner aufmunternden Bemerkung vor dem Schlußsatz Recht behalten, wir würden es auf das Lobhafteste bedauern. Es ist wirklich kein leeres Gerede, wenn immer und immer wieder aus Reedereikreisen die ernst gemeinte Mahnung laut wird, das Tempo auf sozialpolitischem Gebiet, wenigstens für die überreich mit Arbeiterwohlfahrts- und Schutzgesetzen gesegnete Schifffahrt, zu verlangsamen. Wir haben nachgerade genug davon. Und welcher Effekt ist denn erreicht worden? ! Gesteigerte Begehrlichkeit und wachsende Unzufriedenheit der seemännischen Arbeiter! Legen die durch Agitatoren in ihrem Urteil benommenen Leute die Fürsorge des Staates doch nicht als Wohlwollen für den deutschen Seemann aus, sondern als ein Zeichen von Furcht vor öffentlicher Kritik



der sozialistischen Presse. Und sie berufen sich bei dieser Taktik auf die bedeutenden Erfolge anderer Erwerbsstände, wenn diese durch fortwährendes Bekritteln der Regierungspolitik unsere Maßgebenden zu immer neuen Konzessionen drängen. Wer unsere innerpolitischen Zustände von diesem Gesichtspunkt aus seit einer Reihe von Jahren ohne Voreingenommenheit verfolgt hat, wird sich über die hier geäußerten sanguinischen Hoffnungen des Herrn Mitarbeiters wundern müssen. Dank der Arbeiter? ! Wer darauf wartet, hat das auf die Schürung des Klassenhasses abzielende, unablässige Bestreben der Sozialdemokratie niemals richtig verstanden! — Zu der tatsächlichen Kritik an unserer Auffassung über § 7 Abs. 4 die Bemerkung, daß die Bestimmung dieses Paragraphen von uns unbeanstandet gelassen worden wäre, hätten ihr die Worte »einer sorgfältigen Durchsicht« gefehlt. Sie hätten fortbleiben können, wenn dem Abs. 4 die oben geschilderte, sehr beachtenswerte Absicht zugrunde liegt, anders muß man zu der Auffassung gelangen, wie wir sie in letzter Nummer aussprachen.

#### **Berechtigung zum Schadenersatz für Verzögerung in der Schiffsexpedition, veranlaßt durch Schiffsleute.**

Die an anderer Stelle unter obigem Titel wiedergegebene Entscheidung der Zivilkammer des Landgerichts verdient von mehr als einem Gesichtspunkt aus Beachtung in allen hier in Frage kommenden Interessentenkreisen: bei Reedern, Kapitänen und der Schiffsmannschaft. Von ganz besonderer Bedeutung, hoffentlich auch mit entsprechender Wirkung auf das Verhalten der Schiffsleute, ist der Standpunkt, wonach sich der Reeder schadlos halten darf, wenn Personen der Schiffsbesatzung mit einem Einkommen unter  $\mathcal{M}$  1500 durch gesetzwidriges Betragen dem Schiffe Unkosten verursachen. Die Reederei, die als Schadenersatz das Zurückbehaltungsrecht von einem Teil des Heuerguthabens geltend gemacht hat, verdient für ihr Vorgehen Anerkennung. Nicht allein, weil sie sich, unbekümmert um etwaige Folgen, ihr Recht selbst genommen hat, sondern weil zu hoffen ist, daß die durch ihr Auftreten verursachte Entscheidung des Landgerichts bei genügender Verbreitung den Erfolg haben kann, die Schiffsleute in Zukunft vor unbesonnenen Handlungen zu warnen. Von weiterem Interesse sind die Ausführungen zu § 50 und auch zu § 77 der Seemannsordnung. Die Pflicht des Kapitäns zur Ergänzung der Mannschaft bei ihrer Verminderung wird zwar durchaus anerkannt, ihr außer Acht lassen, soweit durch es nicht § 7 der Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer verletzt wird, sei aber nicht ein so schwerwiegendes Vergehen, um für den Schiffsmann daraus ein Recht zur Aufgabe

des Dienstes herleiten oder gemäß § 77 einen Beschluß des Seemannsantes herbeiführen zu können. Diese Auffassung ist für die Reederei von ganz eminenter Bedeutung und befreit sie aus der Zwangslage, überall dann eine Ergänzung der Mannschaft vornehmen zu müssen, wenn diese sich, ohne daß gegen § 7 der Unfallverhütungsvorschriften verstoßen wird, verringert. Da hiervon die Verpflichtung zur Vorteilung ersparter Heuergelder, abgesehen von Desertionsfällen, nicht berührt wird, kommen auch die Schiffsleute auf ihre Rechnung.

#### **Über die Zugrichtung im Schiffsraum**

enthält ein uns in freundl. Weise zur Verfügung gestelltes Gutachten über einen Schiffsbrand der Vorbereitung wertvolle Winke. Wenn hier von einer Schilderung des Tatbestandes abgesehen wird, dann geschieht es, weil seine Kenntnis zum Verständnis der sehr lesenswerten Schlußfolgerungen des Herrn Sachverständigen nicht notwendig ist. Nachdem die mutmaßliche Ursache des Feuers und seine Folgen abgewägt worden sind, heißt es:

»Mit Bezug auf die gerade in Hamburg in letzter Zeit angestellten Erhebungen über »Zug in den Schiffsräumen« gestatte ich mir einige Worte über meine bei diesem Falle gemachten Beobachtungen hinzuzufügen. Die Feuerbeschädigung zeigte mir beim ersten Ansehen in geradezu markanter Weise, daß zur Zeit der Gefahr ein steifer Wind von vorne geweht haben mußte eine Beobachtung, die mir von Herrn Kapt. H. und seinen Offizieren bestätigt wurde. Es erklärt dies, daß die an der Vorderseite der Zwischendecksluke verstaute Zementfässer angebrannt und verkohlt waren, während die auf der hinteren Hälfte der Luke, also etwa 8' davon entfernt, verstaute Lattenverschlüge, die also direkt »über« dem brennenden Holzschot (vor dem außerdem zur Abhaltung des Kohlenstaubes aus dem Reservebunker eine Persennig, die natürlich vollständig verbrannt ist, gehängt war) gelagert waren, trotz der offen daherliegenden Strohverpackung kein Feuer gefangen haben. Dasselbe läßt sich an den an der Steuerbordseite verstaute Rumpfässer bemerken, an denen die offenbar durch den Hitzedruck entstandene Leckage sich nicht entzündet hat. Die Flammen sind also durch die Zugrichtung des Gegenwindes nach »vorne« abgelenkt worden. Wäre der Wind achterlich oder auch nur querein vor Steuerbord gewesen, so wären in erster Stelle die Lattenverschlüge von Feuer ergriffen worden und wäre dies dann sofort auf die an beiden Seiten liegenden Rumpfässer und gleich dahinter liegenden Palmölfässer überggesprungen, die dann ohne Zweifel die genau darüber im Spardack liegenden Teorfässer weiter entzündet hätten.

Die sich hieraus ergebende Schlußfolgerung ist, daß eine Schiffsleitung bei einer Feuersgefahr, nachdem der Herd des Feuers genau oder auch nur annähernd festgestellt ist, schon durch die alleinige Beobachtung der an Deck herrschenden Wind- oder Zugrichtung diese Gefahr durch entsprechendes Drehen des Schiffes ablenken resp. vermindern kann. Daß sie aber andererseits durch die Nichtbeachtung der Wind- oder Zugrichtung auf dem Oberdeck die Gefahr, wenn auch unwillkürlich, bedeutend vergrößern kann. In diesem vorliegenden Falle würde also ein *unbedachtes* Abhalten vor dem herrschenden SW-Sturme eine sichere Entzündung der äußerst feuergefährlichen großen Partien Spiritus, Öl und Teer zur Folge gehabt haben, während sich jetzt das Feuer an den wenig gefährlichen Zementfässern sozusagen todte.

Dieser letzte Hinweis zeugt von einer klaren Auffassung der Sachlage und bereichert die *«Ventilationsfrage»* um einen sehr wertvollen Beitrag.

#### Sprachkenntnis englischer Lotsen.

Hierzu wird uns geschrieben: Ein bemerkenswertes Urteil ist in diesen Tagen von dem englischen Appellationsgericht *«Admiralty Division»* gefällt. Es handelte sich um eine Kollision zwischen dem deutschen Dampfer *«Wega»* und dem englischen Dampfer *«Belliver»*, die am 15. Februar d. J. im Humber stattgefunden hat. Der Richter befand, daß beide Schiffe an der Kollision schuld seien, das deutsche, weil es die Vorschrift, sich in engen Fahrriegen rechts zu halten, nicht befolgt habe, das englische, weil es vor einem grünen Licht an BB. absolut nicht hätte Rechtsruder geben dürfen, sondern Kurs halten oder, als es sah, daß der Entgegenkommer den Art. 21 nicht befolgte, sofort hätte stoppen müssen. Die deutsche Reederei brauche aber für den Schaden, den ihr Schiff angerichtet habe, nicht aufzukommen, da sich ihr Schiff unter Führung eines Zwangsloten befunden habe. Übrigens sei von der deutschen Besatzung alles geschehen, was geschehen konnte, insonderheit sei das entgegenkommende grüne Licht an BB. zeitig gesehen und gemeldet. Daß der Lotse die Meldung, weil sie *«deutsch»* gemacht worden sei, nicht verstanden habe, sei ein unhaltbarer Zustand (*false position*); es müsse dafür gesorgt werden, daß jeder englische Lotse, der an Bord eines fremden Schiffes

geht, auch etwas von der fremden Sprache verstehe. Ich möchte glauben, daß der Richter, Bargrave Dean, mit dem letzten Zusatz, so selbstverständlich die Forderung auch erscheinen mag, dem nationalen Stolz vieler seiner Landsleute einen argen Rippenstoß gegeben hat.

*Bemerkung der Redaktion.* Hoffentlich hat der *«Rippenstoß»* Erfolg und bestärkt die Engländer in dem (in letzter Zeit etwas erschütterten) Glauben, wonach alle, die geschäftlich mit ihnen zu tun haben, auch englisch sprechen müssen. Vom deutschnationalen Standpunkt aus ist es ganz erhebend, macht auch auf das große Publikum einen sehr patriotischen Eindruck, wenn wir vom Engländer eine zum gegenseitigen Verständnis erforderliche Kenntnis unserer Sprache fordern und, wie es neuerdings wiederholt bei uns geschieht, nur unter dieser Voraussetzung mit ihm in geschäftlichen Verkehr treten wollen. Mit der Brille des Geschäftsmannes gesehen, ändert sich aber doch das Bild. Auf welche Ursachen sind denn unsere Erfolge im wirtschaftlichen Wettbewerb mit dem Engländer zurückzuführen? Doch nicht allein, weil der deutsche Kaufmann arbeitsamer, unverdrossener und in seiner Branche unterrichteter als sein englischer Kollege ist, sondern auch, weil wir Sprachkenntnisse besitzen und darum leichter Eingang zu solchen ausländischen Geschäftshäusern finden, deren Personal die englische Sprache nicht oder nur ungenügend beherrscht. Lassen wir doch dem Engländer seinen beschränkten Gesichtskreis! Was und wem schadet es, wenn er unsere Sprache nicht lernen will? Unserem Nationalstolz? Es wäre wirklich traurig um ihn bestellt, wenn er durch solche Kleinigkeiten erschüttert werden könnte. Oder gar unserem patriotischen Gefühl? Es wäre noch schlimmer, wenn es auf so gebrechlichen Krücken einherstolzte. Im diplomatischen Verkehr gilt die französische Sprache und Niemand wird gegen einen nichtfranzösischen Staatsmann, wenn er sie gebraucht, den Vorwurf mangelnden Nationalgefühls zu erheben wagen. — Aber einsichtsvolle Engländer fangen in neuerer Zeit an zu begreifen, zu ahnen, wo die Unterlegenheit ihrer Kaufleute im Kampf mit dem deutschen Wettbewerber zu suchen ist. Und der englische Richter, der verlangt, *«daß jeder englische Lotse, der an Bord eines fremden Schiffes geht, auch etwas von der fremden Sprache verstehe»* blickt weiter als Leute, an die er seine Worte gerichtet hat.

#### Unser nautisches Jahrbuch.

In den Nr. 27 und 28 dieser Zeitschrift befindet sich ein Artikel von einem anonymen Seemann, welcher nachzuweisen glaubt, daß das nautische Jahrbuch von Jahr zu Jahr schlechter

wird und zwar infolge des wachsenden Einflusses der Astronomen.

Der Verfasser, welcher mit den sachlichen Verhältnissen sehr wenig vertraut zu sein scheint, hat

nicht den Mut gehabt, seine aggressiven beweislos aufgestellten Behauptungen, denen er durch das gesuchte Beiseitelassen parlamentarischer Formen Nachdruck zu verleihen versucht, mit seinem Namen zu decken.

Ich würde deshalb verzichten, auf diese Fragen überhaupt zu antworten, wenn ich nicht fürchten müßte, daß man in solchen seemännischen Kreisen, welche der Angelegenheit ferner stehen, infolge dieses agitatorischen Artikels glauben möchte, ihre Interessen am nautischen Jahrbuche würden tatsächlich durch den astronomischen Einfluß vergewaltigt.

Ich bemerke also als Antwort:

Die amtlichen nautischen Jahrbücher usw. sämtlicher Kulturstaaen worden von Astronomen redigiert.

Bei Inhalt und Form speziell unseres deutschen nautischen Jahrbuches sind ausschließlich die Interessen der nautischen Kreise maßgebend gewesen.

Änderungen von irgend welcher Bedeutung sind nur nach eingehender Beratung und auch nur dann ausgeführt, wenn eine große Majorität der Gutachten, welche jedesmal aus nautischen Kreisen herbeigeführt worden sind, sich dafür ausgesprochen hat.

Die meisten der Vorschläge, welche der anonyme Seemann aufzählt, sind schon lange vorher gemacht und haben eben bei der Beratung nicht den Beifall der Majorität gefunden.

Die letzten Änderungen im Jahrgang 1907 betreffend Ausschalten der Mondstanzonen aus den Monatsephemeriden und Zusammenfassen aller analogen Angaben und zugehörigen Tafeln auf besonders gefärbten Papier sind eingeführt, um das rechtzeitige Erscheinen zu ermöglichen und fast einstimmig von den vorher befragten Vertretern unserer Kriegs- und Handelsmarine für gut befunden.

Der einsichtsvolle Leser wolle aber vor allem bedenken, daß es bei der weiten Verbreitung des Buches unmöglich ist, allen Wünschen gerecht zu werden.

Es wird deshalb das Prinzip, in Zweifelsfällen lieber zu viel als zu wenig zu bringen, als richtig anerkannt werden müssen, zumal der niedrig bemessene Preis des reichsseitig subventionierten Werkes nicht dadurch beeinflußt wird.

Endlich bemerke ich noch, daß gegenwärtig der Jahrgang 1909 in Vorbereitung begriffen ist, mithin die von dem anonymen Seemann mir zur Benutzung empfohlenen Werke leider nicht berücksichtigt werden können, da sie noch nicht erschienen sind.

Dr. Schröder.

## Der zweite Jahresabschluß des Morgantrust.

Von B. Huldermann, Hamburg.

Aus Bericht und Abrechnung der International Mercantile Marine Company, kurz genannt Morgantrust, sind kurze Mitteilungen bereits durch die Tageszeitungen gegangen; auf den, übrigens wenig belangreichen, Inhalt des Berichts wollen wir an dieser Stelle nicht mehr eingehen, sondern an Hand der Abrechnung und Bilanz die erzielten Resultate in Kürze betrachten. Wie wohl unsern Lesern aus andern Mitteilungen schon bekannt, ist das Resultat des Abschlusses für 1904 ein Defizit, nachdem 1903 noch einen mäßigen Überschuß gebracht hatte. Das Defizit ergibt sich wie folgt:

Es betragen die gesamten *Brutto-Einnahmen* aller Reisen:

1904: \$ 27 926 908

1903: „ 29 677 756

1904 weniger \$ 1 750 848 = ca. 6%.

Der Ausfall ist also nicht so erheblich, vor allem nicht, wenn man bedenkt, daß in das vorige Jahr der große Konkurrenzkampf mit der Cunard Line fiel, daß ferner das laufende Frachtgeschäft, besonders auf der Fahrt nach Europa, wenig glänzend war, da die Getreidevers Schiffungen auch im Jahre 1904 gegen frühere Jahre klein waren. Allerdings kommt in den vorstehenden Ziffern das Resultat des Jahres 1904 nicht voll zum Ausdruck, weil

darin einerseits die vertragmäßige Dividenden-garantie an den Norddeutschen Lloyd, die 1 Mill. Mark erforderte, nicht enthalten ist, vermutlich deshalb nicht, weil sie erst 1905 bezahlt wurde, ferner nicht das Defizit der Leyland Line und der National Line, die £ 13 030 und £ 5 229 Defizit für 1904 aufwiesen; bei beiden ist der Trust durch Aktienbesitz interessiert. Zusammen mit diesen Beträgen wäre der Ausfall gegenüber 1903 ca 2 050 000 \$ = ca. 7%. Weiter vereinnahmte der Morgantrust:

	1904	1903
	\$	\$
Verschiedene Einnahmen .....	533 515	1 119 997
Verschiedene Eingänge, einschl. Provision, Zinsen u. Dividende auf Kapitalanlagen außerhalb	386 570	
Gewinn auf Verkauf der Bau- kontrakte für 2 Dampfer ...	—	
	920 085	1 359 664

Hier ist also 1904 zunächst der Zufallsgewinn von 1903 aus dem profitablen Verkauf zweier Baukontrakte ausgefallen, sodann haben sich die für 1904 übrigens in zwei Kategorien ohne ersichtlichen Unterschied spezifizierten verschiedenen Einnahmen dadurch verringert, daß die Leyland Line keine Dividende auf ihre Vorzugsaktien mehr bezahlen konnte, während sie das in 1903 noch



bis 31. Mai getan hatte. Von diesen 5% Vorzugsaktien besitzt der Trust £ 587 030, er erhielt also 1903 £ 12 230 = ca. \$ 55 000 Dividende. Von dem Ausfall an »anderen Einnahmen« müssen dann noch rund \$ 145 000 auf anderem Wege sich ergeben, vielleicht aus einem ungünstigeren Resultat des Dienstes nach Australien, den der Trust mit mehreren Dampfern gemeinsam mit der Shaw, Savill and Albion Co. betreibt.

Die Ausgaben sämtlicher Reisen des Betriebes, die allg. Unkosten und die Abschreibung auf Anlagen, Dampfer ausgenommen, sind mit \$ 27 040 586 gegen \$ 27 036 898 in 1903 fast unverändert geblieben.

Als Netto-Einnahmen verbleiben dann

1904: \$ 1 806 407

1903: » 4 000 522

1904 weniger \$ 2 194 115;

die Netto-Einnahmen sind also um mehr als die Hälfte geringer. Das Resultat verschlechtert sich dann weiter durch eine höhere Zinsenlast für Obligationen, von denen ein Teil 1903 sukzessive begeben worden war, so daß 1904 dafür volle Zinsen zu bezahlen waren, ferner für Anleihen, wohingegen die englische Einkommensteuer des Trust von \$ 120 663 auf \$ 64 123 zurückgegangen ist. Nach Abzug dieser Posten von 1904: \$ 3 815 557, 1903: \$ 3 645 226 verblieb 1903 ein Überschuß von \$ 355 295, während 1904 sich ein Defizit von \$ 2 039 150 ergab.

In sehr hohem Maße läuft der Trust das Risiko der Selbstversicherung, so daß er 1904 an Prämien in seinen Versicherungsfonds nicht weniger als \$ 2 266 067 abführte und nur \$ 181 838 an Prämien für zusätzliche Versicherung bei anderen Versicherungs-Gesellschaften bezahlte. Ursprünglich war das Selbstversicherungs-Programm des Trust übrigens noch viel weiter gedacht worden derart, daß der Trust auch die Versicherung der mit seinen Dampfern verladenen Waren übernehmen wollte. Vielleicht soll dieses enorme Risiko erst nach Ansammlung eines genügenden Fonds gelaufen werden. Die zu bezahlenden Havarien und Reparaturen waren 1904 erheblich, so daß an Überschuß auf dem Versicherungs-Konto nur \$ 897 052 verblieben gegen \$ 1 442 502 im Jahre 1903. Von letzterer Summe waren 1903 \$ 442 502 dem Gewinn- und Verlust-Konto überwiesen, \$ 1 000 000 zur Bildung eines Assekuranzfonds verwandt worden. Diesem fließen die 1904 verdienten \$ 897 052 ganz zu, so daß für die Bilanz das Defizit von \$ 2 039 150 abzügl. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr von \$ 501 401 mit \$ 1 537 749 vorzutragen bleibt.

Auch von diesem Defizit abgesehen nimmt sich die Bilanz wenig schön aus. Sie enthält unter den Verbindlichkeiten außer Kapital und

Obligationen sowie ca.  $\frac{3}{4}$  Mill. \$ Hypotheken noch 10,3 Mill. \$ Anleihen, Akzepte und Bank-Debetsaldi, ferner an laufenden Verbindlichkeiten (Kreditoren, aufgelaufene Zinsen, Rückstellungen für Reparaturen und Assekuranz) 5,6 Mill. \$, ferner »deferred credits to profit and loss«, also vorgetragene Verbindlichkeiten 1,5 Mill. \$, alles in allem an sozusagen laufenden Verbindlichkeiten und schwebenden Schulden fast 17  $\frac{1}{2}$  Mill. \$. Diesen stehen gegenüber an »greifbaren« Aktiven nur zwei Posten von 6,3 und 1,7 Mill. \$. Aber auch diese sind nur bedingt »greifbar«, denn in dem ersteren befinden sich 0,8 Mill. \$ Inventar und 1,6 Mill. \$ Vorschüsse an Leyland Line und National Line, die sobald nicht wieder oder wohl nur durch eine Reorganisation der Unternehmungen hereinzubringen sein werden. Der zweite Posten enthält Vorträge für pendente Reisen, Unkosten und schwebende Assekuranz — Vorträge, die bei mancher anderen Reederei unter den Passiven aufgeführt werden — ferner Vorträge für Verbesserungen und große Reparaturen an den Schiffen und sogar ein Vortrag von \$ 113 193, der die Pacht für den Helling des bei Harland & Wolff bestellten, aber soviel bekannt, noch nicht begonnenen D. »Adriatic« — Schwesterschiff vom D. »Baltic« — darstellt. Die letzteren Beträge würde eine besser konsolidierte Reederei von der Größe des Trust wohl unter Unkosten abgeschrieben haben. Sonach ergibt sich eine nicht unerhebliche Verschuldung des Trust aus dem Betriebe der beiden ersten Jahre seiner Existenz. Mit den Reserven ist es noch nicht weit her. Sie bestehen aus \$ 1 897 052 Assekuranzfonds, \$ 47 860 Protection- und Assekuranzfonds der alten White Star Line und \$ 115 607 Abschreibungsfonds. Dieser letztere scheint aus dem Gewinn des ersten Jahres geschaffen zu sein und stellt die gesamten bisherigen Abschreibungen auf die Flotte dar, die mit nicht weniger als \$ 171 036 213 zu Buch steht.

Es mag von Interesse sein, hierbei die Bewertung der Flotte kurz festzustellen. Nach dem dem Bericht beigegebenen Verzeichnis umfaßt die Flotte 131 Schiffe mit zus. 1 013 608 Reg.-Tons Brutto. Davon wären die Dampfer der Leyland, National Line und die gemeinsam mit der Shaw, Savill and Albion Co. betriebenen Dampfer abzuziehen. Absolut zuverlässig ist diese Feststellung vielleicht nicht zu machen, da man diese letzteren, gemeinsam betriebenen Dampfer nicht genau kennt. Indes machen einige tausend Tons bei der Millionen-Tonnage und für eine Durchschnittsbewertung nicht viel aus. Nach unserer Berechnung würden als reine Trustflotte 1 013 608 abzügl. 288 181 also 725 427 Tons anzusehen sein, die bei einem Durchschnittsalter von etwas über 7 Jahren mit \$ 171 036 213, also mit rund \$ 236 = \$ 1061 per Brutto Reg.-Ton zu Buch stehen. Zu einem

Vergleich eignet sich hierbei wohl die Flotte des *Norddeutschen Lloyd*, der einen ziemlich gleichartigen Betrieb hat und dessen Gesamttonnage von 502 886 Brutto Reg.-Tons per Ende 1904 mit 161,4 Mill. *M.*, also mit 275 *M.* per Brutto Reg.-Ton bei einem Durchschnittsalter von etwas über 6 Jahren zu Buch stand, das ist nur wenig mehr als der vierte Teil des Durchschnittsbuchwertes der Trustdampfer! Hier liegt also zweifellos eine Überbewertung vor, die in keiner absehbaren Zeit durch Abschreibungen auf ein »europäisches« Maß zurückgeführt werden kann. Ebenso steht die Beteiligung bei der Leyland Line übermäßig hoch zu Buch, nämlich mit fast 12 Mill. *£*, also ca. 54 Mill. *M.* Dabei hat der Trust von dem gesamten Kapital der Reederei, Obligationen, Vorzugsaktien und Stammaktien zusammengenommen von ca. 63 1/2 Mill. *M.* nur ca. 36 Mill. *M.* im Besitz, die mit ca. 150 % einstehen, wobei zu beachten ist, daß diese Reederei seit Juni 1903 nicht einmal mehr eine Vorzugsdividende gezahlt, ihr Dampfermaterial viel zu teuer zu Buch hat und dem Trust, wie schon oben erwähnt, ca. 1 1/3 Mill. *£* schuldet.

Unklar ist übrigens auch, woraus der Trust Neubauten bezahlen will, die doch auch gemacht werden müssen, um die Flotte auf der Höhe der Zeit zu erhalten. Der Bericht führt drei Dampfer im Bau von zus. 66 124 Tons auf; dabei muß ein Vorsehen in der Zahl der Dampfer oder der Tonnage vorliegen, denn, soviel bekannt, sind außer Dampfer »Adriatic« von ca. 24 000 Tons zwei Dampfer für

die Leyland Line von je etwa 12 000 Tons im Bau — das wären also nur ca. 48 000 Tons. Auch dafür findet man aber beim Trust laut seiner Bilanz nicht die erforderlichen Mittel, er müßte, wenn er nicht weitere schwebende Schulden kontrahieren will, zu einer Neuausgabe von Obligationen schreiten, von denen weitere 25 Mill. *£* bei der Gründung bereits »autorisiert« worden sind.

Da der Trust im Jahre 1904 unter besonders ungünstigen Verhältnissen gearbeitet hat, so wird es interessant sein, seine Abrechnung für 1905 zu sehen, weil in diesem Jahre bei starkem Passageverkehr normale Preise in Geltung waren, ferner das Frachtgeschäft wenigstens ausgehend gut war, für die Heimfracht vielleicht stärkere Getreideladungen in Aussicht stehen und eine Zahlung an die deutschen Linien wohl nicht in Frage kommt, eher wohl eine von diesen an den Trust; es sei daran erinnert, daß für 1904 die bezügliche Abmachung mit der Hamburg-Amerika Linie außer Kraft gesetzt war. Um sein Defizit zu tilgen und um 6 % Dividende nur auf die Vorzugsaktien zu bezahlen, müßte der Trust etwa 5 Mill. *£* netto mehr verdienen, als er es 1904 getan hat. Dann wären aber Abschreibungen noch nicht in Betracht gezogen.

Vielleicht wird man ja über's Jahr beurteilen können, ob wenigstens die Vorzugsaktien in normalen Jahren auf eine Verzinsung rechnen können. Die Stammaktien werden ihren jetzigen Charakter dividendenloser »Genußscheine« wohl für absehbare Zeit noch beibehalten.

### Berechtigung zum Schadenersatz für Verzögerung in der Schiffsexpedition veranlaßt durch Schiffsleute.

Weil der Bootsmann Pl. und zwei Matrosen den in Adelaide zum Abgang bereits vom Kai abgeholten Dampfer »Sommerfeld« verlassen hatten, um beim Konsul über einen angeblichen Verstoß des Kapitäns gegen § 50 der Seemannsordnung Beschwerde zu führen, behielt die Reederei Mk. 56, einen Teil des Heuerguthabens vom Bootsmann als Schadenersatz zurück, weil der Weggang der Leute den Reiseantritt verzögert, und ferner, wie aus der nachstehenden Darstellung hervorgeht, dem Schiffe unnötige Kosten verursacht hatte. Hiergegen erhob der Bootsmann Pl. Einspruch beim Amts- und Landgericht. Die erste Instanz erkannte für Recht: Die Beklagte wird verurteilt, dem Kläger gegen Zahlung von Mk. 56 nebst 4 pZt. Zinsen seit dem 2. Januar 1905 den Betrag von Mk. 56 nebst 4 pZt. Zinsen seit dem 2. Januar 1905 zu zahlen. Der Kläger hat die Kosten des Rechtsstreits zu tragen. Dieses Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte kann die Zwangsvollstreckung durch Hinterlegung oder Sicherheitsleistung von Mk. 60 abwenden.

Dieses Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt: Nach der Aussage des Zeugen H. in Verbindung mit der Auskunft des Seemannsamtes muß angenommen werden, daß der Kläger und seine Kollegen sich mit Unrecht geweigert haben mit der infolge Desertion um 3 Mann verminderten Besatzung von Adelaide aus in See zu gehen. Die Leute haben das auch offenbar selbst eingesehen, indem sie nachträglich wieder an

Bord gekommen sind. Sie haben daher für den infolge ihrer ungerechtfertigten Weigerung der Beklagten erwachsenen Schaden aufzukommen, und zwar solidarisch. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob der entstandene Schaden insgesamt Mk. 143,49 betragen hat, sofern er sich nur auf mindestens Mk. 56 beläuft. Das aber ist nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme unbedenklich anzunehmen. Die Kosten für die Barkasse betragen normalerweise 1 *£*, und daß die Kosten des Kohlenverbrauchs auf dem »Sommerfeld« während seines mehrstündigen Stilliegens unter Dampf bei Semaphor und während der späteren forzierten Fahrt behufs Einholung der Verspätung mindestens Mk. 46 betragen, scheint dem Gericht derart zweifellos, daß es hierüber einer Vernehmung des Kapitäns und der Einziehung eines Sachverständigen-Gutachtens nicht bedarf.

Beklagte macht daher mit Recht der Klagforderung gegenüber einen Zurückbehaltungs-Anspruch von gleicher Höhe geltend. Sie ist daher gemäß § 273 B. O. B. nur zur Zahlung Zug um Zug zu verurteilen. Einer Entscheidung über die Kompensations-Einrede bedarf es nicht, da dieselbe aus der Klagebeantwortung nur eventuell, d. h. für den Fall erhoben ist, daß die Retentions-Einrede nicht durchbringen würde. Übrigens würde nach Ansicht dieses Gerichts die Kompensation unzulässig sein, da nicht feststeht, daß das jährliche Einkommen Mk. 1500 übersteigt.

Die gegen diese Entscheidung vom Kläger eingelegte Berufung wurde von der Zivilkammer 10 des Landgerichtes Hamburg kostenpflichtig zurückgewiesen. Das Urteil des Amtsgerichts wird indessen in seinem entscheidenden Teil dahin gefaßt: Kläger wird mit der Klage abgewiesen und hat die Kosten des Rechtsstreites zu tragen.

Der Kläger (Bootmann Pl.) hat geltend gemacht, er habe ein Jahreseinkommen von unter 1500 Mk. und ausgeführt, es sei daher nicht nur die Aufrechnung, sondern auch ein Zurückbehaltungsrecht gegenüber der hier fraglichen Heuerforderung ausgeschlossen. Selbst wenn man den von der Beklagten angegebenen Sachverhalt als richtig zu Grunde lege, sei ein Rechtsgrund, aus welchem Kläger für den etwa eingetretenen Schaden ersatzpflichtig sei, nicht vorhanden, insbesondere liege ein zivilrechtliches Unrecht nicht vor. Im übrigen sei aber auch die Richtigkeit der beklagischen Darstellung wie in erster Instanz geschehen, zu bestreiten. Kläger habe sich im letzten Augenblick vor der Abfahrt von Bord entfernt, um sich bei dem Konsul zu erkundigen, ob er den vorliegenden Umständen nach verpflichtet sei, an Bord zu bleiben. Der Konsul habe erklärt, Kläger sei hierzu nicht verpflichtet. Erst als der beklagische Kapitän alsdann erschienen sei, und mitgeteilt habe, daß Ersatz für die desertierten Leute beschafft sei, habe der Konsul dem Kläger Weisung gegeben an Bord zu gehen. (Beweis Kapt. O., der Konsul). Ferner sei überhaupt nicht erwiesen, daß ein Schaden entstanden. Es sei zu bestreiten, daß zur Einholung der Verspätung mit forzierter Fahrt gefahren, und infolgedessen der von der Beklagten angegebene Mehrverbrauch an Kohlen entstanden sei. Für einen etwaigen Schaden hafte Kläger zudem jedenfalls nicht als Gesamtschuldner, sondern geteilt.

Beklagte hat sich dafür, daß der behauptete Schaden erwachsen sei, daß zur Einholung der Verspätung die Fahrt habe forziert werden müssen und der Mehrverbrauch von Kohlen stattgefunden habe, auf das Zeugnis des Kapt. O., des H. und des R. berufen und sich zur Vorlage ihrer Bücher erbieten, ferner dafür, daß der Dampfer erst wenige Stunden vor dem den Ladungsinteressenten zugesagten Ankunftsstermin im Hafen eingetroffen sei, auch auf das Zeugnis des Oberhafenmeisters M. Die klägerischen Behauptungen über das Verhalten des Konsuls seien unrichtig. Er habe dem Kläger und den beiden anderen Matrosen, die lediglich aus Chikano erst im Augenblick der Abfahrt von Bord gegangen seien, von vorneherein erklärt, sie seien zur Fortsetzung der Reise verpflichtet. Der Unterschied in der Zahl der in der Klagbeantwortung aufgezählten Mannschaft gegenüber der Annahme des Seemannsamtes beruhe darauf, daß in der Klagbeantwortung nur das Deckpersonal aufgezählt sei, während das Seemannsamt auch unter Deck beschäftigte Leute mitgezählt habe.

Unter Berücksichtigung des vorstehenden Tatbestandes kam das Landgericht aus folgenden Gründen zum erwähnten Urteil:

Es kann dahingestellt bleiben, ob Kläger ein Jahreseinkommen von über oder unter 1500 Mk. hat. Selbst wenn das Letztere der Fall gewesen, und also die klagend geltend gemachte Heuerforderung unpfändbar sein sollte, würde Beklagter zur Geltendmachung des Zurückbehaltungsrechtes befugt sein (Vergl. die bei Warneyer, Jahrbuch der Entsch. 2. Jahrgang zu § 273 B. G. B. Z. 5 abgedruckten Erkenntnisse), wenn ihr der von ihr erhobene, zweifellos aus demselben rechtlichen Verhältnisse wie die klägerische Heuerforderung hervorgehende Schadensersatzanspruch zusteht.

Daß dieser Schadensersatzanspruch aber begründet ist, ist vom Amtsgericht mit Recht angenommen worden.

Nach der von der Beklagten in Übereinstimmung mit dem Schiffsjournal gegebenen Sachdarstellung, welche durch den Bescheid des Seemannsamtes vom 6. Januar 1905 als richtig

festgestellt und insoweit übrigens auch von dem Beklagten selbst nicht in Zweifel gezogen ist, ist Kläger mit den beiden anderen Matrosen erst im letzten Augenblick vor der Abfahrt, als das Schiff schon vom Kai ablegte, ohne Erlaubnis von Bord gegangen, obwohl er vom Kapt. O. auf die schweren Folgen eines dem Schiffe erwachsenden Aufenthaltes und auf das Vorhandensein einer für die Fortsetzung der Reise ausreichenden Besatzung ausdrücklich hingewiesen war. Bei der von dem beeidigten Zeugen H. bestätigten völlig unzureichenden Anzahl des zu Decksarbeiten an Bord des Dampfers verfügbaren Personals, welches zur Besetzung der in § 7 der Abgeänderten Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft für Dampfer (Ausgabe 1903) vorgeschriebenen zwei Wachen genügte, konnte es dem Kläger überhaupt nicht zweifelhaft sein, daß von einer Gefahr für den Dampfer keine Rede war, und daß das Verhalten des Kapt. O., selbst wenn er entsprechend der klägerischen Behauptung in Adelaide an sich hatte Ersatz beschaffen können, niemals einen derart schwerwiegenden Verstoß gegen seine Pflicht enthielt, daß Kläger auf Grund desselben hätte die Fortsetzung der Dienste verweigern oder gemäß § 77 S.-O. eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes hätte herbeiführen dürfen. Aus dem Umstande, daß Kläger erst im Augenblick des Ablegens vom Kai das Schiff verließ, geht zur Genüge hervor, daß er sich der Rechtswidrigkeit seiner Handlungsweise wohl bewußt war, und daß es ihm in Wahrheit nicht darum zu tun war, eine Entscheidung des Konsuls herbeizuführen, sondern daß er sich lediglich der Fortsetzung des Dienstes gänzlich entziehen, und die Beklagte bzw. deren Kapt. O. chikanieren wollte. Seine unerlaubte Entfernung von Bord des Schiffes enthält daher einen schuldhaften Verstoß gegen die durch den Heuervertrag übernommenen Pflichten, welcher ihn verpflichtet, der Beklagten den daraus erwachsenen Schaden zu ersetzen. Abgesehen hiervon ergibt sich eine Schadensersatzpflicht aber auch aus § 33 S.-O., der dem Kapitän das Recht gibt, den sich ohne genügenden Entschuldigungsgrund der Fortsetzung der Dienste entziehenden Schiffsmann durch das Seemannsamt zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflichten anzubalten, und der dem Schiffsmann ausdrücklich die Erstattung der daraus erwachsenen Kosten auferlegt. Daß die von der Beklagten in Ansatz gebrachten Kosten daraus entstanden sind, daß der Kapt. O. von der ihm gesetzlich zustehenden Befugnis Gebrauch machte und darauf bestand, den Kläger und die beiden anderen Matrosen an Bord zurückzuschaffen, kann keinem Zweifel unterliegen.

Was die Höhe des von dem Kläger geschuldeten Schadensersatzes angeht, so kann Kläger mit seinem Einwande, daß er nur geteilt hafte, nicht gehört werden. Der Schaden wäre, wenn Kläger sich allein von Bord entfernt hätte und Kläger von dem Kapitän allein an Bord zurückgeholt wäre, nicht geringer gewesen als er sich jetzt gestaltet hat. Kläger hat daher der Beklagten für den ihr zugefügten Schaden zur vollen Höhe aufzukommen. In dieser Beziehung ist nun durch die glaubwürdige Aussage des Zeugen H. als erwiesen anzusehen, daß abgesehen von dem 1 £, welches der beklagische Kapitän angemessener Weise für die benutzte Barkasse verauslagte, allein zufolge des fünfstündigen Liegens unter Dampf bei Semaphor durch Verbrauch von etwa 3 Tons Kohlen ein Schaden von ca. 60,70 Mk. erwachsen ist. Da sonach bereits der erwiesene Teil der beklagischen Schadensersatzforderung die Höhe des Klaganspruches übersteigt, kann die beklagische Schadensforderung im übrigen, insbesondere soweit sie sich auf Mehrverbrauch von Kohlen infolge der Forzierung der Fahrt stützt, dahingestellt bleiben. Beklagte ist jedenfalls schon auf Grund des Schadens, welchen sie für die Auslagen für die Barkasse und durch den Kohlenverbrauch während des Stilliegens des Dampfers erlitten hat, zur Zurückhaltung der dem Kläger geschuldeten Leistung berechtigt.



Da im vorliegenden Fall der Gegenstand der Klagforderung und der beklagischen Ersatzforderung gleichartig, nämlich auf Geld gerichtet ist und in solchem Falle eine Verurteilung zur Leistung Zug um Zug, wie das Amtsgericht sie vorgenommen hat, nicht angingig erscheint (Dernburg, Bürgerl. Recht II, 1 § 59 Z. III) ist der entscheidende Teil des Urteils, wie im Tenor geschehen, abzuändern. Dieser Entscheidung steht § 536 Z. P. O. nicht entgegen, weil es sich bei

dem Anspruch der Rechtsfolge der Geltendmachung des Zurückbehaltungsrechtes um eine Entscheidung handelt, welche von den Anträgen und dem Willen der Partei unabhängig ist.

Da die Aufhebung der erstinstanzlichen Entscheidung sachliche Änderung lediglich aus formalen Gründen erfolgt und die Berufung des Klägers tatsächlich ohne Erfolg bleibt, fallen die Kosten dem Kläger nach § 97 Z. P. O. zur Last.

### Über die nachteilige Wirkung von Naphthalingeruch auf empfindliche Ladungsgüter

legt eine Verhandlung vor dem hantsentischen Oberlandesgericht Zeugnis ab. Sie verdient ebensowohl wegen ihres für Kapitäne und Schiffsoffiziere instruktiven Inhalts Verbreitung wie auch, weil sie die »Negligence Clause« des Konnossements in einer dem Bordgebrauch widersprechenden Auffassung auslegt. Aus dem Tatbestand geht hervor, daß Kisten Tee, in einem chinesischen Hafen eingenommen, die unter dem Haupt- und Orlogdeck befindlichen Abteilungen ausfüllten. Zwischen beiden Abteilungen, unter dem Unterdeck lagerten, später in Aden an Bord genommen, 150 Ballen Felle, die mit Naphthalin präpariert waren. Die Felle haben also während der Reise Naphthalingeruch ausgedunstet und dieser Geruch hat besonders in die von dem Tee eingenommene obere und auch in die untere Abteilung des durch dieselbe Schotte eingeschlossenen Raumes eindringen können. Die in den Zwischendecken befindlichen Luken sind zwar, wie der Ladungsoffizier K. bekundet hat, mit Persenningen doppelt belegt gewesen. Dadurch ist aber, wie der Sachverständige S. erklärt hat, kein luftdichter Verschluß der Luken erzielt worden, so daß der von den Fellen der mittleren Abteilungen ausgedunstete Naphthalingeruch an den Seiten der Luken abzuweichen vermochte. Da auch die Teekisten nicht luftdicht verschlossen sind, so hat sich also der Naphthalingeruch dem über und unter den Fellen lagernden Tee mitgeteilt und so ist er von dieser überaus empfindlichen Ware aufgenommen.

Da nicht bestritten wird, daß der Schiffsleitung die Geruchsempfindlichkeit von Tee bekannt war und da der Ladeoffizier K. wissen mußte, daß die Felle mit Naphthalin präpariert waren, handelte er, wie die Begründung ausspricht, grob fahrlässig, wenn er die Felle in der beschriebenen Weise verstaute. Nach der Auffassung des Sachverständigen, der sich das Gericht anschloß, mußte sich K. bei der geringsten Überlegung sagen, daß erstens die Gefahr sich ergebe, daß beim Hinabwinden der Ballen durch die Luken des Haupt- und Unterdecks die Ballen aufstießen und dabei Naphthalin in der oberen, mit Tee angefüllten Abteilung verstreuten, daß ferner und vor allem, aber während der Reise, sich in der mit den Fellen belegten Abteilung ein starker Geruch bilden und daß dieser durch die von den Luken nicht luftdicht verschlossenen Öffnungen der Zwischendecke sich dem unteren und oberen Raume mitteilen werde. Daß Lukendeckel nicht so fein gearbeitet sind, daß sie an den Seiten, mit welchen sie aufliegen, luftdicht abschließen, ist auf der Hand liegend und dem Ladungsoffizier bekannt gewesen, denn er hat noch für nötig gehalten, doppelte Persennige über die Luken zu legen, nach seiner Aussage auch angeordnet, daß die Luken mit Werg verstopft werden sollten.

Ferner hätte K., wie das Gericht weiter ausführt, wissen müssen, daß Persennige und Werg, wenn sie auch gegen eindringendes Wasser verschließen, doch nicht geeignet sind, das Durchdringen der Luft zu verhindern. Der in erster Instanz als Sachverständiger vernommene Ladungsbesichtiger S. hat aus seiner Erfahrung heraus erklärt, daß Luken überhaupt nicht so gedichtet werden können, daß das Durchdringen von Naphthalingeruch verhindert wird. Das ist auch ohne weiteres

klar; denn Persennige sind nicht so feste Stoffe, daß sie ohne Poren wären und Werg läßt sich nicht so dicht verstopfen, daß die feinsten Zwischenräume vermieden werden. Das sind Betrachtungen, die ein mit Beaufsichtigung der Ladung speziell betrauter Offizier zweifellos anstellen konnte und mußte.

Nachdem das Gericht auf Grund dieser Beweisführung zu der Auffassung gelangt, daß die Beschädigung der Theedaten durch grobes Verschulden einer Person der Besatzung entstanden sei, hält es die beklagte Reederei nach § 606 H. G. B. haftbar für den Schaden, trotz der Klausel II des Konnossements. Diese Klausel nennt unter den Fällen der Nichthaftbarkeit des Reeders auch die durch »Ausdunstung von anderen Gütern entstandenen Schäden«. Nach der Ansicht des Gerichtes versagt aber diese Freizeichnung, sobald ein Tatbestand vorliegt, »den Klausel I derselben Konnossementsergreift«. Diese in Übereinstimmung mit den Hamburg Frachtbedingungen in die Konnossemente des Lloyd aufgenommene Klausel I erklärt im Anschlusse an die darin mentioned Haftung für Seetüchtigkeit den Verfrachter unbedingt haftbar für »Fehler oder Nachlässigkeiten seiner Angestellten in betref der ordnungsmäßigen, Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung« und erklärt alle dem entgegenstehenden Vereinbarungen und Klauseln für nichtig, so daß die Freizeichnungen der Klausel II nur Platz greifen sollen, soweit nicht die Klausel I reicht. Ein anderes Verständnis des Verhältnisses beider Klauseln zueinander ist mit Bezug auf die in Klausel I aufgenommene Nichtigkeitserklärung ausgeschlossen, denn sie schränkt von vornherein alle nachfolgenden Bestimmungen des Konnossements dahin ein, daß diese nur Gültigkeit haben sollen, soweit sie nicht die in Klausel I benannte Haftung beeinträchtigen würden.

Den durchaus berechtigten Einwand der beklagten Reederei, daß bei einer derartigen Auslegung die Freizeichnung von Schäden durch Ausdunstung anderer Waren sinnlos sei, erhebt das Gericht nicht an, da die Haftung des Verfrachters für solche Schäden nicht voraussetzt, daß »Fehler oder Nachlässigkeiten der Schiffsangestellten in der Stauung, Verwahrung, Behandlung des Gutes vorliegen. Derartige Schäden können z. B. darauf zurückzuführen sein, daß das Schiff nach seiner Einrichtung eine genügende Sonderung der verschiedenen Laderäume überhaupt nicht gestattet, ihm also »relative« Seetüchtigkeit fehlt. Es hatte also logisch seinen guten Sinn, wenn der Beklagte die Haftung für Fehler und Nachlässigkeiten seiner Angestellten in Ansehung der Stauung etc. übernahm und doch die Haftung für Ausdunstungsschäden ablehnte. Der Sinn beider Bestimmungen im Zusammenhange ist eben der, daß die Freizeichnungen die Haftung für die Fehler und Nachlässigkeiten der Angestellten bestehen lassen. Hier handelt es sich aber um eine Nachlässigkeit eines Angestellten in der Behandlung, speziell der Verwahrung der Ladung, so daß also die Berufung auf Klausel II der Konnossemente der Beklagten nicht von der Haftung befreit.

Ganz verständlich ist uns diese Logik nicht. Sie zeichnet sich frei für Schäden, die durch Verunstaltung

entstehen und ist doch für sie haftbar. Seine Haftbarkeit scheint von der Schwere des Verschuldens der Besatzung und von der Bauart des Schiffes abhängig zu sein. Schiffe bei denen eine genügende Banderung der verschiedenen Laderäume überhaupt nicht möglich ist, also Fahrzeuge mit

nur einem Laderaum, sind demnach bevorzugt gegenüber Schiffen mit mehreren wasserdichten Schotten, durch welche zur Erhöhung der Seetüchtigkeit der Schiffsraum in einzelne Kompartements geteilt wird! Also eine Prämie auf minder seetüchtige Schiffe!

## Schiffbau.

### Stapelläufe.

Auf der Werft von Nüscke & Co., A.-G. in Stettin wurde am 7. August eine für den eigenen Betrieb neu erbaute **Dockabteilung** zu Wasser gelassen. Durch diesen Ergänzungsbau ist die Werft im Stande, Schiffe bis 3500 Br.-Reg.-Tons mit einem Eigengewicht bis 2700 T. zu docken.

Am 12. August ist auf der Werft des »Bremer Vulkan« in Vegesack der erste der vom Norddeutschen Lloyd für seine neue australische Frachtdampfer-Linie in Auftrag gegebenen sechs Dampfer vom Stapel gelaufen. Er hat den Namen »Franken« erhalten. Der Dampfer »Franken«, ein Schiff von etwa 3500 Br.-Reg.-Tons, mißt: 425 × 52 × 30' 9" und hat eine Tragfähigkeit von 8000 T. Zum Betriebe dient eine vierfache Expansionsmaschine von 3000 Pfl., die dem beladenen Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 1/2 Knoten erteilt. Den nötigen Dampf liefern 4 Kessel mit Howden's Gebläse und 15,5 Atm. Arbeitsdruck. Die Ausstattung aller bewohnten Räume wird in gediegener, zweckentsprechender Weise ausgeführt. Die Ablieferung soll Ende Oktober d. J. erfolgen.

Der neue **Allan-Turbinendampfer »Virginian«**, von Liverpool nach kanadischen Häfen bestimmt, verließ Lough Foyle (Irland) am Freitag, den 4. August, um 4 Uhr 30 Min. nachmittags, und passierte Belle Isle um 7 Uhr abends am Dienstag, den 8. August. Der Dampfer hat demnach die Reise über den Atlantischen Ozean mit Rücksicht auf die Zeitdifferenzen in 4 Tagen 6 Stunden zurückgelegt und damit einen Rekord auf dieser Strecke geschaffen.

## Maritime Rundschau.

Die Verwaltung des Kaiser Wilhelm-Kanals beabsichtigt, je eine neue Einfahrt in den Kanal bei Holtenua und Brunsbüttel anzulegen. Bei diesen Einfahrten sollen die Schleusenkammern eine Länge von mindestens 200 m erhalten (die jetzigen Schleusenkammern sind nur 150 m lang). Die neue Anlage ist notwendig, teils wegen der Zunahme des Verkehrs, teils wegen der größeren Länge unserer Kriegsschiffe.

Die Stadtkollegien von Kiel bewilligten 400 000 Mk. zur Erweiterung und Verbesserung des Hafens.

Wasserschout Vintzens in Bremerhaven, der kürzlich sein 50 jähriges Dienstjubiläum beging, tritt am 1. Oktober in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger ist Kapitän Dammann, Führer des Dampfers »Najade«, ernannt worden.

Am 10. Mai dieses Jahres wurde von dem Dampfer des Norddeutschen Lloyd »Prinzess Irene« auf der Reise nach New-York die Besatzung der leckgesprungenen österreichischen Schooner-Bark »Marija« unter schwierigen Umständen glücklich gerettet und nach New-York gebracht. In Anerkennung dieses Rettungswerkes sind jetzt von der österreichischen Regierung dem Führer des Dampfers, Kapitän G. Dannemann, sowie dem vierten Offizier Braun, Führer des Rettungsbootes, wertvolle Ehrengeschenke verliehen worden, während den zu der Besatzung des Rettungsbootes gehörenden Personen ein Betrag von 25 Kronen in bar bewilligt wurde.

Zwischen Nord Goodwin-Feuerschiff und Dover sind in Gegenwart von Vertretern des Trinity-House von der Submarine Signalling Company in Boston Versuche mit Unterwassersignalen gemacht, die ein zufriedenstellendes Ergebnis zeitigt haben.

Auf eine erneute Interpellation des bekannten englischen Parlamentariers Charles M'Arthur antwortete Earl Percy im Unterhause, daß die englische Regierung die Entsendung eines offiziellen Vertreters zur Brüsseler Konferenz über internationales Seerecht beschlossen habe. Das ist ein wichtiges Ereignis, um so mehr als unsere Regierung bekanntlich die Beteiligung an der Konferenz von der Stellungnahme Englands abhängig gemacht hat.

Am 13. August sind in Cardiff 1500 Mitglieder der »National Amalgamated Labourers Union« von den Dockbesitzern ausgesperrt worden. Es wird befürchtet, daß der Zwist zwischen Arbeitgebern und -nehmern in Cardiff auf Swansea und Newport übergreifen werde.

Nach der englischen Presse hat die hier schon wiederholt genannte »Navigation Commission«, ein australischer Parlamentsausschuß für Schifffahrtssachen, vorgeschlagen: Schiffen mit Mannschaften aus britischen oder australischen Untertanen 10% der Tonnengebühren zurückzahlen, sofern sich 1/2 der Mannschaft bei der Royal Australian Naval Reserve eintragen läßt. Besteht die Mannschaft zu 2/3 aus Briten, so werden 5% Gebühren vergütet und wenn 2/3 der Ladung aus britischen Waren besteht, 7 1/2 %.

Von der englischen Regierung ist bekanntlich eine Anregung zur Festsetzung internationaler Bestimmungen über Deckladungen bei Holzschiffen ausgegangen, und diese Anregung ist von ihr auch an die holländische Regierung ergangen. Die Handelskammer in Vlissingen hat dazu, nach der »Neuen Hamb. Börsenhalles«, einen Bericht erstattet, in dem darauf hingewiesen wird, daß die übermäßigen Deckladungen bei Schiffen mit Holzladungen sehr unerwünscht sind, und daß die Höhe der Deckladung zweckmäßigerweise bestimmt werden sollte durch die Größe, Höhe und Bauart des Schiffes.

Der über die Insel Formosa, über die zu den Fischerinseln gehörige Insel Makong und über die Küstengewässer der beiden Inseln verhängte Belagerungszustand ist aufgehoben worden. Über die übrigen Fischerinseln (Pescadores) bleibt er verhängt.

## Vermischtes.

Über ein vermutetes unterseelisches Korallenriff im zentralen Indischen Ozean berichtet Prof. C. Chun, nach den »Annalen«, etwa folgendes: Am 28. Februar 1899, zwei Tage nach dem Verlassen von Diego Garcia, lotete die »Valdivia« der Deutschen Tiefsee-Expedition auf der Reise nach den Seychellen in etwa 2° 57' S.Br. und 67° 59' O.Lg. eine Tiefe von 2743 m. Tags vorher war die Tiefe mit 4120 m, tags darauf mit 3160 m und später mit 4599 m erheblich größer, so daß eine an sich schon bemerkenswerte Tiefeverringering für die Position am 28. vorlag. Auffälliger noch war der bei

dem Fischen mit dem Grundnetz (Trawl) am 28. beobachtete Umstand, daß das Netz trotz der großen Tiefe für längere Zeit festkam und nur nach mühsamen Schiffsmanövern frei wurde; im allgemeinen kann man nämlich in tropischen Meeren bei Tiefen von nahezu 3000 m auf einem von Globigerinen-schlamm gebildeten Grunde darauf rechnen, keinen Hindernissen zu begegnen. Aber auch der Inhalt des Schleppnetzes war auffällig: er war ungemein kärglich, indem außer einer Ophiure, 2 Brachiopoden, einem Stück einer Antipathide nur noch die abgerissenen Äste einer Koralle sich fanden. Das Korallenbruchstück wich in seinem Habitus ganz ab von dem der Tiefseekorallen, welche die „Valdivia“ außerdem auch nur bis 2278 m Tiefe festgestellt hat. Die nähere Untersuchung des konservierten Stückes durch Prof. v. Marenzeller hat in der Tat ergeben, daß es sich um die Gattung Seriatopora handelt, die Rifffkorallen sind. Es ist nun bei der sorgsamsten Art des Arbeitsbetriebes, der an Bord der „Valdivia“ durchgeführt wurde, ganz ausgeschlossen, daß das Korallenbruchstück aus einem früheren Fang im Netz geblieben war. Somit ergibt sich der Schluß — und damit stimmt das Festhalten des Netzes während des Dredgens überein —, daß auf der eingangs genannten Station am 28. Februar die „Valdivia“ den Rand eines aus großer Tiefe höchstwahrscheinlich bis nahe zur Oberfläche herausragenden lebenden Korallenriffes gestreift hat. Findet sich das Riff wirklich, so wäre damit ein Gegenstück zu der großen Chagosbank und der Saya de Malha-Bank gegeben. Jedenfalls sollte die Position in  $2^{\circ} 57' \text{ S-Br. und } 67^{\circ} 59' \text{ O-Lg.}$  auch in navigatorischem Interesse vorläufig als „verdächtig“ bezeichnet werden, und es wäre wünschenswert, die ganze Gegend sorgfältig abzuloten. — Die nächste Gelegenheit dazu hat vielleicht die von Prof. J. St. Gardiner auf dem „Sealarik“ geplante Expedition, die jetzt um diese Zeit von Ceylon aus nach dem zentralen Indischen Ozean aufbrechen will.

**Verlegung des Elbo-Feuerschiffs Nr. III.** Von der Deputation für Handel und Schifffahrt in Hamburg wird zur öffentlichen Kenntnis gebracht, daß, sofern es die Witterungsverhältnisse gestatten, das Leuchtschiff Nr. III am 16. August d. J. um 500 Meter in  $80\frac{1}{2}^{\circ}$  m. w. Richtung verlegt werden wird. Die Position des Leuchtschiffes Nr. III nach der Verlegung wird sein: 53 Gr. 58 Min. 24 Sek. N.-Br., 8 Gr. 29 Min. 12 Sek. O.-Lg. in 14 Meter Wassertiefe bei M. N. W. Gestatten die Witterungsverhältnisse die Verlegung des genannten Leuchtschiffes am 16. August d. J. nicht, so erfolgt sie an einem der folgenden Tage.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Tod des II. Maschinisten durch Gasexplosion. Sie ist darauf zurückzuführen, daß der Verunglückte mit offenem Licht den Tunnel betreten hat, daß der Tunnelventilator defekt gewesen und dadurch das Hineindringen von Kohlendgasen in den Tunnel möglich geworden ist. Es erscheint dem Seeamt dringend erwünscht, daß das Betreten des Tunnels mit offenem Licht an Bord der Dampfschiffe streng verboten und auf die Befolgung dieses Verbotes geachtet wird. (Flensburg.) — Kollision am nördlichen Ende des Kaiserhafens in Danzig. Daß der Dampfer V., dem zum Vorwurf gemacht wird, nicht frühzeitig genug Signale (Art. 28) abgegeben zu haben, in die Mitte des Kanals einfuhr (statt die rechte Seite zu halten) war kein Fehler. (Danzig.) — Tod des Führers von einem Fischer-euer. Die Ausrüstung des Schiffes mit Rettungsringen und Korkwesten entsprach nicht den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft und die einzige Rettungsboje, welche an Bord war, war nicht an Deck, sondern in der Kajüte untergebracht, sodaß dem Verunglückten wirksame Hilfe nicht gebracht werden konnte. (Hamburg.) — Verschollenheit eines Fischerkutters. Das Schiff war mit einer verbesserten Binn-Konstruktion

und mit dem nötigen fest eingemauerten Ballast versehen und war in gutem seetüchtigen Zustande. Es ist daher völlig unaufgeklärt geblieben, wodurch der Verlust des Schiffes herbeigeführt ist. (Hamburg.) — Verschollenheit des Dampfers „Yar-seille“. Es hat nicht festgestellt werden können, welcher Unfall dem Schiffe zugestoßen ist; es muß aber angenommen werden, daß der Dampfer während des schweren Sturmes, welcher am 20. März in der betreffenden Gegend geherrscht hat, mit seiner Besatzung untergegangen ist. Die Ladung war gut gestaut, das Schiff war nicht überladen und war in seetüchtigen Zustande. (Hamburg.)

**Der Suezkanalverkehr in 1904,** gesondert nach Schiffen unter Angabe der Zugehörigkeit der Reederei, zeigt nach dem Bericht des britischen Konsuls Cameron in Port Said das folgende Bild:

Name der Reederei	Raumgeh.	Anz. d. Reisen
P. and O. Steam Navigation Co. ....	1 064 500	212
Alfred Holt and Co. (China Line) ....	690 700	175
„Hansa“ (Deutsche) .....	653 300	186
Cayzer, Irvine and Co. (Cian Line) ...	475 400	169
Norddeutscher Lloyd .....	451 300	97
Messageries Maritimes .....	444 300	142
George Smith and Sons (City Line) ...	423 600	106
Hamburg-Amerika Linie .....	378 600	94
Österreichischer Lloyd .....	363 400	103
T. and J. Harrison (Charente Steamship Company) .....	358 300	74
Henderson Brothers (Anchor Line) ....	318 600	95
British India Steam Navigation Co. ...	262 600	79
Nederland Stoomvt. Mij .....	248 000	68
Bibby Brothers .....	223 000	52
Orient-Pacific Steam Navigation Co. ...	213 800	52
Rotterdamsche Lloyd .....	202 800	90
P. Henderson and Co. (Burmese Line)	193 600	58
Deutsche Ost-Afrika Linie .....	165 200	57
F. Strick and Co. (Anglo-Persian Co.) ..	162 300	70
Deutsche Austral-Linie .....	153 900	45
T. J. Brocklebank and Co. ....	149 500	39
Rickinson and Sons .....	148 400	56
R. Alexander and Co. (Hall Line) ....	128 200	43
Runciman and Co. (Moor Line) .....	127 300	48
Navigazione Generale Italiana .....	123 000	52
Bucknall Bros. (British Colonial Co.) ..	119 500	46
James Marke Wood .....	116 900	38
J. MacDonald & Co. (Anglo-Amer. Oil Co.)	116 700	35
T. Wilson, Sons and Co. ....	113 900	35
M. Samuel and Co. (Shell Line) .....	103 700	23
Greenshields, Cowie & Co. (Knight Line)	98 600	20
Compagnie des Chargeurs Réunis .....	91 800	23
E. Bates and Sons .....	91 700	25
R. Hopner and Co. ....	90 300	35
Sir James Laing and Sons .....	80 400	30
Compania Trasatlantica (Spanisch) ....	79 800	26
Compagnie Nationale .....	75 900	23
Rankin, Gilmour and Co. ....	75 700	24
Tyzack, Branfoot and Co. ....	72 700	25
Thomson and Co. (Ben Line) .....	65 400	24
And. Reedereien und Regierungen ....	3 884 500	1306
	13 401 800	4 237

Das heißt, prozentual ausgedrückt wurde der Verkehr vermittelt: 65,9 durch die britische Flagge, 14,7 durch deutsche, 8,7 zusammen durch die französische, holländische, norwegische, österreichische und italienische Flagge.

**Neue Frachtdampfer-Linie Bremen—Philadelphia—Savannah.** Der Norddeutsche Lloyd richtet eine Frachtdampfer-Linie ein, welche von Bremen direkt nach Philadelphia und von dort weiter nach Savannah geht, von welcher letzteren Platze die Dampfer mit Rückladung direkt nach Bremen fahren werden. Beide Linien, die Ausfahrt, wie die Rückfahrt, werden, was die Abfahrtszeiten als die Anlaufhäfen betraf, regelmäßig betrieben werden. Die neue Linie bietet eine zügliche Gelegenheit für Ladung nach Philadelphia und Savannah da sie nach Philadelphia, ohne daß ein Zwischenhale



lanke wird, direkt geht und nach Savannah bisher eine regelmäßige Dampferverbindung überhaupt nicht bestand. Passagiere werden auf der neuen Linie nicht befördert werden.

Nach dem Jahresbericht der Flensburger Handelskammer war der **Schiffsbestand der Flensburger Reederel:**

1883 .....	59 Schiffe	27 352 R.-T.
1885 .....	62 „	30 099 „
1890 .....	63 „	32 394 „
1895 .....	64 „	34 250 „
1900 .....	93 „	61 628 „
1901 .....	91 „	60 304 „
1902 .....	94 „	65 479 „
1903 .....	93 „	65 590 „
1904 .....	97 „	69 409 „

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 10. August abgehaltenen außerordentlichen Mitgliederversammlung wurden acht Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: „Rückblick auf die Tätigkeit des Vereins im ersten Halbjahr 1905.“ Der Vorsitzende führte hierzu aus, daß der Verein in diesem Zeitraume weniger als sonst an die Öffentlichkeit getreten sei, um sich zunächst innerlich zu befestigen und damit einer seiner Aufgaben besser gewachsen zu werden, welche darin besteht, die Privatinteressen seiner einzelnen Mitglieder nachdrücklich wahrzunehmen. Diese Arbeit sei von Erfolg gewesen, was der Umstand beweist, daß die Fälle sich mehren, in welchen dem Verein die Durchsetzung vorenthaltener Ansprüche von seinen Mitgliedern übergeben werden. Auf ca. 5000 Mk. hat der Verein im Namen seiner Mitglieder bei Reedern, Versicherungen usw. Anspruch erhoben und, soweit bis jetzt entschieden, stets mit Erfolg. Von der *Effektenversicherung des Vereins* wurde für durch Seunfall herbeigeführten Verlust von Sachen an Bord Mk. 3242,79 ausbezahlt. Die Unterstützungskasse des Vereins zahlte an die Witwen von 3 verstorbenen Mitgliedern als erste Hilfe die Summe von Mk. 1500 ans. Zu bemerken ist, daß einige Mitglieder mit ihren Ansprüchen und Gesuchen an den Verein abgewiesen werden mußten, weil sie trotz wiederholter Mahnungen ihren Beitragspflichten dem Verein gegenüber ohne Entschuldigung nicht nachgekommen waren. Trotzdem die Pünktlichkeit in der Einzahlung der Beiträge auch in diesem Halbjahr sehr zu wünschen übrig ließ, trotzdem große Anschaffungen und Neu-einrichtungen gemacht wurden, hat sich die finanzielle Lage des Vereins sehr günstig gestellt und das Betriebskapital des Vereins sich vermehrt.

## Büchersaal.

**Tierleben der Hochsee**, Reisebegleiter für Seefahrer von **Dr. C. Apstein** in Kiel. Verlag von **Lipsius & Tischer, Kiel—Tsingtau**. 1905.

Das kleine Buch wird sich sicher, besonders unter den Seeleuten der Handelsmarine, viel Freunde erwerben, denn es füllt eine Lücke aus, die wohl jeder in stillen Stunden an Bord, auf See und im Hafen, in heimischen und in fremden Meeren oft empfunden hat. Das Buch will dem Seefahrer das Verständnis für das Pflanzen- und Tierleben ermöglichen, ihm sagen ob er Tier oder Pflanze oder Schaum etc. beobachtet und welche Bedeutung es für den Menschen hat, welche Rolle das Wesen in der Natur spielt. Oft beobachtet der Seemann Meerleuchten, weiß- oder braungefärbtes Wasser und wüßte gerne wo die Erscheinung herührt. Darüber findet er in

diesem Werke Belehrung. Oft möchte er das Erscheinen dieser oder jener Fische oder Vögel in das meteorologische Journal der Seewarte eintragen, aber ihm fehlt der zutreffende Name. In dem vorliegenden Buch finden sich nicht nur die Beschreibungen, sondern auch die Abbildungen der hauptsächlichsten über, auf und in dem Wasser vorkommenden Lebewesen. Dadurch ist man in den Stand gesetzt seine Beobachtungen richtig zu registrieren, damit sie verwertet werden können. Also nicht nur für das persönliche Interesse, sondern auch und da besonders, für die Wissenschaft, für die Erforschung der Meere ist diese Neuheit auf dem Büchermarkt eine willkommene Erscheinung. Der geringe Preis von Mk. 1,80 gestattet es jedem, namentlich auch der seemannischen Jugend den Reisebegleiter mitzunehmen.

Kapitän A. v. S., Deutsche Seewarte.

**Große Haverei.** Von **Rudolph Ulrich**, General-Sekretär.

Die Havariegroße-Rechte der wichtigsten Staaten im Originaltext und in Übersetzung nebst Kommentar und einer vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Rechte. Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage, mitbearbeitet von Dr. **Paul Brüdern**. 2. Band. Ausländische kodifizierte Rechte. Mk. 20,—, geb. Mk. 22,—. Verlag von **B. S. Mittler & Sohn**, Berlin 1905.

Die erste Auflage dieses bekannten Werkes erschien im Jahre 1884, inzwischen ist die Mehrzahl der darin behandelten Gesetze einer Revision unterzogen worden, auch ist durch zahlreiche neuere Gerichtserkenntnisse die Rechtslage weiter geklärt worden. Infolgedessen wurde für die neue Auflage eine vollständige Neubearbeitung notwendig, welche einmal den Kreis der behandelten Länder erheblich erweitert und ferner die für die Praxis besonders wichtigen Rechte eingehender als bisher erläutert. Das dadurch wesentlich umfangreicher gewordene Werk, das überall die neueste Literatur und Rechtsprechung berücksichtigt, gelangt in drei Bänden zur Ausgabe, deren erster (Preis Mk. 10,—) im Vorjahr erschienen, während der zweite Band jetzt folgt. Sie enthalten die kodifizierten Havariegroße-Rechte im Original und in Übersetzung, und zwar folgender 35 Länder: Ägypten, Argentinien, Belgien, Brasilien, Chile, Columbien, Costa-Rica, Dänemark, Deutschland, Dominikanische Republik, Ecuador, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Haiti, Honduras, Italien, Japan, Mexiko, Monaco, Nicaragua, Niederlande, Norwegen, Österreich-Ungarn, Peru, Portugal, Rumänien, Rußland, Salvador, Schweden, Spanien, Türkei, Uruguay und Venezuela. Das Werk ist zunächst für den praktischen Gebrauch der Seeschiffahrts-Interessenten (Reeder, Kaufleute, Dispatcheure, Versicherungs-Gesellschaften, Anwälte usw.) bestimmt. Für diese ist die Kenntnis der verschiedenen Havariegroße-Rechte unerlässlich, da nach den Rechten aller Länder die Abwicklung der großen Haverei am Bestimmungsort nach dem daselbst geltenden Recht zu erfolgen hat. Auch wenn in dem Frachtvertrage bedungen ist, daß im Falle der großen Haverei die York-Antwerp-Regeln Anwendung finden sollen, bleibt das Recht des Bestimmungsortes doch für alle die zahlreichen Beziehungen maßgebend, für welche in den York-Antwerp-Rules nichts bestimmt ist. Hierbei kommen z. B. die allgemeinen Voraussetzungen der großen Haverei, das Verklarungswesen, das gerichtliche Dispatcheverfahren usw. in Betracht. Der dritte Band, der noch im Laufe dieses Jahres erscheinen wird, soll die nicht kodifizierten Havariegroße-Rechte (das englische und amerikanische Recht), die York-Antwerp-Regeln und eine vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen auf dem gesamten Gebiete enthalten. Ein Werk, welches die verschiedenen Havariegroße-Rechte in ähnlicher Ausführlichkeit behandelt, existiert bisher noch in keinem Lande.

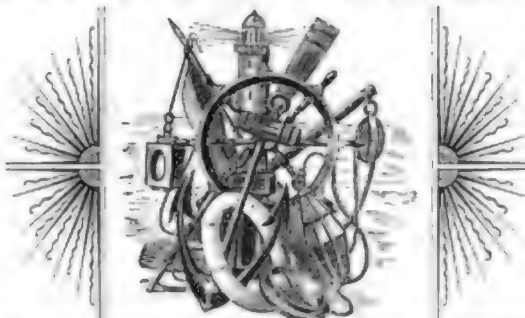
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Mittel zur Hebung des Standes.

Ein Navigationslehrer schreibt: Wenn man alles, was über dieses Thema bisher gesprochen oder geschrieben wurde aufmerksam in Betracht zieht, so muß man zu dem Schluß kommen, daß sich da eine unheilvolle Spaltung des Standes vorzubereiten droht. Es läßt sich nämlich ganz deutlich erkennen, daß da eine Gruppe von Schiffsoffizieren besteht, die eine beste Jugend- und Berufsbildung genossen haben und denen auch ausreichende Mittel zur Weiterbildung zur Verfügung stehen. Diese sind bestrebt, die Einrichtung besonderer Schulen zu erreichen, in denen etwa mehrere Fremdsprachen, höhere Mathematik, Kulturgeschichte u. s. w. betrieben werden. Dieser Idee liegen dabei wohl die Gedanken zugrunde, daß der Unterricht ihrer guten Vorbildung wegen keine besondere Anstrengung für sie mit sich bringen würde, und daß sie damit einer von ihnen als minderwertig erachteten großen Masse einen Schritt vorausseilen, der nicht mehr eingeholt werden kann.

Andererseits ist daneben eine zweite Gruppe, welche alle diejenigen umfaßt, die eine mittelmäßige Vorbildung haben oder das, was daran fehlt, durch Intelligenz und ernstes Streben ausgleichen. Diese stoßen wohl jetzt noch mit den ersteren in dasselbe Horn, aber nur, weil sie als eigentliche Repräsentanten des Standes nicht in zweite Stelle gerückt werden wollen und, auch wohl mit Recht, einer Zukunft vorbeugen möchten, in der der Führer eines Passagirdampfers gewissermaßen als Vorgesetzter auf den bei derselben Reederei angestellten Führer eines Frachtdampfers herabsehen könnte, nur weil er in seiner Jugend die Schrecken der lateinischen Grammatik kennen gelernt hat und von seinen Verwandten einige tausend Mark Zinsen zur Weiterbildung beziehen konnte. Sie weichen aber schon insofern von den Forderungen der ersteren ab, als sie nur von einer verlängerten Schulzeit sprechen, ohne je durchblicken zu lassen, was sie in derselben lernen wollen; an Fremdsprachen und höherer Mathematik denken sie wahrscheinlich nicht, schon in der vernünftigen Erwägung, daß es ihnen ganz wo anders leicht

Es braucht wohl nicht weiter betont zu werden, daß auf diesem Wege der Stand der Schiffsoffiziere nicht viel zu Ansehen gewinnen dürfte. Der Zwiespalt wird mit der Zeit unheilbar werden und wenn etwas erreicht wird, so wird es nur das sein, daß ein kleiner Kreis an Ansehen gewinnt, was die Mehrheit alsdann nur mehr noch zweiklassige Schiffsoffiziere in Ansehen einbüßt, wobei es zur notwendigen Folge werden muß, daß viele solcher Leute, die ihres seemannischen und persönlichen Wertes vor vielen anderen den Vorzug verdienen, nicht mehr zur Geltung kommen, nur weil sie die großen Kosten für ihre Weiterbildung nicht erschwingen können.

Der richtige Weg, auf dem wirkliche Vorteile zu erreichen wären, dürfte wohl allein darin liegen, daß durch die entsprechende Ausbildung das Wissen aller Schiffsoffiziere auf möglichst eine und dieselbe Stufe gebracht wird. Dazu darf aber nicht nach oben hin an Wissenszweigen zugelegt werden, sondern das bisherige Wissensfeld muß mit geringen Überschreitungen seiner oberen Grenze von Grund aus vollständiger und eingehender ausgebaut werden.

Wenn diese Überzeugung erst Platz gegriffen hat — und das wird sie schließlich bei allen, denen es ernsthaft um eine allgemeine Hebung des Standes zu tun ist, und die aufrichtig gegen sich selbst sind — dann wird sich auch eine Einigung aller Parteien erzielen lassen, die etwa auf den folgenden Vorschlägen beruhen dürfte: In den Lehrplan der Schifferklassen muß ein gründlicher Unterricht in allen Elementarwissenschaften aufgenommen werden. Die englische Sprache muß auf dem schriftlichen Gebiet der Aufsätze hinübergreifen. Die deutsche Sprache muß eingehender behandelt werden, etwa in Verbindung mit dem Seerecht in der Weise, daß den Schülern das Material bereits entschiedener Seemannsälle vorgelegt wird, woraus sie ein eigenes, schriftliches Gutachten zu bilden haben. Die Deviationstheorie muß während der so verlängerten Schulzeit eingehend durchgenommen werden.

Als Vorteile dieser Vorschläge ist anzuführen: Sie entsprechen dem Zweck, das Wissen aller Schiffsoffiziere auf eine und dieselbe Stufe zu heben.

Bei dieser Reform des Unterrichts wird die Schifferklasse noch immer in 10 bis 12 Monaten durchgemacht werden können, so daß sich die Ausbildungskosten auch für die Unbemittelten nicht gar zu hoch stellen. Die alten Herren, denen es unseren Lehrmeistern ganz gewiß eine gewichtige Stimme zusetzt, werden über diese Vorschläge nicht lachen, sondern ihnen zustimmen, weil der geforderte Mehrunterricht für die Praxis nützlich werden kann.

Die Herren Reeder werden solchen Neuerungen sympathisch gegenüberstehen, weil durch einen solchen Unterricht die Fähigkeiten ihrer Angestellten wirklich erhöht werden können. Sie werden gegen die Zufügung höherer Wissenszweige in den Lehrplan einer besonderen Klasse energisch und auch wohl erfolgreich protestieren, weil dieselben keinen Nutzen für den praktischen Seemann haben und nur die Grundlage zu einer Mehrforderung an Gehalt abgeben können.

Die Staatsregierung wird sich dazu verstehen können, entweder eingehende, bezügliche Themata in die Prüfungsausschüsse aufzunehmen, oder eine Mindestschulzeit von der oben erwähnten Dauer zur Zulassungsbedingung zur Prüfung zu machen, oder auch noch besser beides zu vereinigen. Sie wird dagegen nie den Nachweis über höhere Wissenszweige in das festgesetzte Staatsexamen aufnehmen, welches sich bisher so glänzend bewährt hat, daß noch kein Unfall eines größeren Schadens auf nicht weit genug reichendes Wissen des Führers zurückgeführt werden konnte. Aus diesem Grunde wird es vergeblich sein, von ihr die kostspieligen Neuorientierungen und Erhaltung besonderer Schulen oder Klassen zu erwarten.

Wird es zum Schluß noch nötig sein, darauf hinzuweisen, daß mit der Einrichtung einer dritten Klasse oder einer Seefahrtsakademie, in der ein schemenhaftes ein- bis zweijähriges Lehrpensum unter Opferung mehrerer Hosen zu bestehen ist, zu dessen Behandlung die Kenntnisse der bisherigen Navigationslehrer nicht mehr ausreichen, auch das Beibringen einjährigen-Zeugnisses als Zulassungsbedingung zur Schiffsoffizierslaufbahn eingeführt werden muß? Daß dann alle die Kapitäne, die jetzt noch mit Gottes Hülfe ein Vierteljahrhundert ihr Amt zu versehen gedenken, zur Ruhe gesetzt oder davor werden müssen, weil ihre theoretische Ausbildung nicht mehr zeitgemäß ist? Daß es allen den Herren ersten Offizieren in Gesundheit in die Nähe ihres vierzigsten Lebensjahres gelangt und Seemänner mehrküpfiger Familien geworden sind, sauer ankommen dürfte, wenn sie in dem Bewußtsein ihres vollendeten Seemannischen Könnens ein Jahr und länger die Akademie besuchen müßten, um sich wissenschaftliche Kenntnisse anzueignen, die nur den Zweck haben, das Ansehen des Standes zu heben.

Die Leser werden mit „Nein“ antworten und mit mir der Meinung sein, daß ein Fortschritt in Hechtsprüngen nicht möglich ist, und daß wir die Verwirklichung des Traumes von der Seefahrtsakademie oder Ober-Schifferklasse schon dem nächsten Geschlecht überlassen und uns mit dem kleinen, aber sicheren Schritt begnügen müssen, wie er oben angedeutet wurde.

Die baldige Verwirklichung dieses Planes wird uns dann der erste Beweis für die Ernsthaftigkeit des allgemeinen Strebens nach Fortschritt sein.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 34.

Hamburg, den 26. August.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Unser Ruderkommando in offizieller englischer und in deutscher seemännischer Beleuchtung. — Verschiebung der Größenklassen bei den verschiedenen Handelsflotten. — Die deutsche Flagge in außereuropäischen Ländern und Häfen. (Fortsetzung.) — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Büchersaal.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Gebühren für nautische Sachverständige vor Gerichten.

Eine auch in Juristenkreisen nicht bestrittene Tatsache ist, daß Urteilssprüche in Seesachen mehr als auf irgend einem anderen Gebiet der Rechtsprechung von dem Gutachten Sachverständiger abhängen. Ja, es kommt nicht selten sogar bei hohen Gerichtshöfen vor, daß sich ihre Entscheidung beinahe ausschließlich auf die Anschauung des Sachverständigen stützt. Je mehr das Urteil von der Auffassung des Gerichts über die Auslegung einer rein technischen Frage (Kollisionen) abhängig ist, um so höher wird das Wort des Sachverständigen bewertet werden. Daraus geht schon hervor, von welcher Wichtigkeit es ebensowohl für das Gericht wie für die prozessierenden Parteien ist, hoch qualifizierte Sachverständige zur Seite zu haben. Ob und bis zu welchem Grade nach diesem Grundsatz immer verfahren wird, soll diesmal nicht geprüft werden, so groß auch die Versuchung ist und so leicht es auch wäre, hier einen wirkungsvollen Haken einzuschlagen. Vielleicht ein anderes Mal! Zweck dieser Zeilen ist vielmehr, wie schon die Überschrift ausspricht, die Gebührenfrage der nautischen Sachverständigen zu besprechen. Und zwar infolge einer Gerichtsentscheidung, die ein als Sachverständiger geladener Lotse (ein früherer Kapitän) dadurch herbeigeführt hat, daß er die ihm vom Amtsgericht gezahlte Sachverständigengebühr als zu gering bezeichnete und eine höhere Vergütung

beanspruchte. Obgleich der Beschwerdeführer nachzuweisen vermochte, daß ihm durch seine Zeitversäumnis eine Einnahme entgangen war, höher als die ihm gewordene Sachverständigenvergütung, wies die Strafkammer des Landgerichts seine Berufung ab. Das Urteil ist rechtskräftig, da wegen der geringen Höhe des Klageobjektes eine Berufung ausgeschlossen bleibt. — Die Gründe, aus denen dieses Urteil gefällt wurde, sind gegenüber der Tatsache nebensächlich, daß einem Privatmann, der seiner Sachverständigenpflicht nur gezwungen genügte, nicht einmal sein Einnahmeverlust, den er nachweisbar durch die Ausübung des Sachverständigenamtes hatte, ersetzt worden ist! Ist, wie das Gericht es ausspricht und was auch nicht bezweifelt werden soll, dieses Urteil in Gemäßheit der hier in Frage kommenden Gebührenordnung (§§ 3 und 4) gefällt worden, mithin eine Auffassung zu Stande gekommen, wie sie sich aus dem Stande der heutigen Gesetzgebung ergibt — dann muß die Gebührenordnung geändert werden, wollen die Gerichte Anspruch darauf erheben, von hoch qualifizierten Sachverständigen unterstützt zu werden. Daß der mit seiner Beschwerde zurückgewiesene Lotse, nebenbei ein sehr befähigter Mann, alles daran setzen wird, um seiner Sachverständigenpflicht in Zukunft zu entgehen und daß seine Kollegen, nachdem sie seinen Mißerfolg beim Gericht erfahren haben, ähnlich handeln werden, ist doch allzu begreiflich und auch entschuldbar. Das Gericht



wird demnach, falls es wieder einen Sachverständigen aus Lotsenkreisen braucht, auf inaktive Lotsen zurückgreifen müssen. Da die Mehrzahl dieser Herren nicht mehr die geistige Frische wie ihre aktiven Kollegen hat, anders hätten sie sich eben nicht vom Amte zurückgezogen, sind die Gerichte in dem Bezirk, von dem hier die Rede ist, in der Hauptsache auf verbrauchte Kräfte zum immerhin angreifenden Sachverständigendienst angewiesen! Sind Das gesunde Verhältnisse?!

#### Gegen die von Danzig aus befürwortete Einführung von Dampferpatenten

richtet sich in energischer Weise unter geschickter Verwendung einer großen Anzahl Beweismittel eine Eingabe der Flensburger Handelskammer, um am Schluß in den Wein der wirklich äußerst wirkungsvollen Stellungnahme recht viel Wasser zu gießen. Zwar will die Kammer nicht, wie wir schon auf S. 376 ausführten, die Fahrzeit auf Segelschiffen entbehren, aber sie möchte, daß statt der Forderung von zwölf Monaten Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen eine 24 monatige Fahrzeit auf Segelschiffen ohne Angabe der Charge, in der sie zugebracht worden ist, gesetzt werde: »Und zwar derart«, wie es in der Eingabe heißt, »daß diese Fahrzeit auch auf den in der Küstenschiffahrt beschäftigten Segelschiffen zugebracht werden dürfte. Es würde unserer Ansicht nach auch genügen, wenn diese Zeit von den späteren Steuerleuten als »Junge« gefahren würde. Ja, wir halten gerade dieses Zugeständnis für die Ausbildung der »Jungen« für besonders wertvoll. Denn auf den kleinen Seglern der Küstenfahrt bekommt der Junge oft eine viel eingehendere Ausbildung als auf den großen Segelschiffen, und namentlich auf den Seglern der Hochseefischerei in der Nordsee wird er vollauf Gelegenheit haben, sich mit der Segelschiffahrt soweit vertraut zu machen, wie wir es oben forderten, um als späterer Steuermann auf Dampfern zur Beurteilung des Manövrierens von Segelschiffen befähigt zu sein, und sich auch diejenigen seemännischen Eigenschaften anzueignen, die wir für unsere Seeleute durchaus nicht missen möchten. Dann würde auch der oft gehörte Einwand hinfällig werden, daß, um auf größeren Schiffen heutzutage anzukommen, Geldmittel nötig wären, die von dem Seemannsberufe abschreckten, ja, vielen unmöglich machten, sich ihm zuzuwenden. Es müßten dann freilich, um die Durchführung dieses Vorschlages zu ermöglichen, die dem entgegenstehenden Vorschriften in den angezogenen Bestimmungen entsprechend geändert werden.« — Da die Handelskammer anscheinend großes Gewicht darauf legt, auch für die in der Küstenfahrt auf Segelschiffen zugebrachte Fahrzeit Anrechnungsfähigkeit zur Ablegung der Steuer-

mannsprüfung zu erlangen, mag bemerkt werden, daß diesem Wunsch schon durch die heutige Gesetzgebung Rechnung getragen wird. Ob die Segelschiffe in Küstenfahrt oder großer Fahrt beschäftigt waren, ist gleichgültig, es genügt der Nachweis der Fahrzeit auf einem Segelschiff. Nicht anrechnungsfähig ist bekanntlich nur die Fahrzeit auf Seeleichtern, auf Küstenfischereifahrzeugen oder im Trajektdienst. Damit ist auch gleich gesagt, daß der Verwirklichung des zweiten von der Handelskammer ausgesprochenen Wunsches über die Anrechnungsfähigkeit der Fahrzeit auf Seglern der Hochseefischerei nichts im Wege steht. Es genügt sogar der Nachweis einer zwölfmonatigen Fahrzeit als Vollmatrose auf Seglern in der sog. kleinen Hochseefischerei, zugebracht in der Ostsee, um zur Steuermannsprüfung zugelassen werden zu können. Somit wäre es kein »Zugeständnis«, sondern lediglich die Bestätigung bestehenden Rechtes, wenn diese beiden Wünsche der Handelskammer in Erfüllung gingen. Auf einem anderen Blatt steht die dritte bereits erwähnte Forderung, wonach es genügen solle, wenn eine 24 monatige Fahrzeit auf Segelschiffen in der Charge eines Schiffsjungen zurückgelegt werde. Soll auch durchaus die eingehendere Ausbildung auf kleinen Seglern und, wir möchten hinzusetzen, auch auf dem Schulschiffe eingeräumt werden, so ist es doch sehr fraglich, ob sie für den späteren Dampferoffizier zur richtigen Beurteilung eines Segelschiffsmanövers ausreicht. Aber selbst, wenn es der Fall wäre, wird doch Niemand behaupten wollen, daß sich ein Junge nach 24 monatiger Fahrzeit auf einem unserer großen Segelschiffe jenes Verständnis anzueignen vermag! Abgesehen vom Steuern und Berget kleiner Segel bei mäßigem Wind wird ihm als Junge keine Arbeit aufgegeben, deren Gelingen ein irgendwie selbständiges Handeln voraussetzt. Er ist lediglich Handlanger des Matrosen und als solcher durchaus ungeeignet zur Beurteilung eines Segelschiffsmanövers. Wer die Segelschiffsausbildung den Steuerleuten so lange als es noch möglich ist, erhalten will, und Das will ja auch die Flensburger Handelskammer, muß die gegenwärtigen Anforderungen als das zu beanspruchende Mindestmaß betrachten.

#### Die Bestrebungen um eine Einigung im Kollisions- und Bergungsrecht

sind durch die in letzter Nummer bekanntgegebene Zusage des englischen Regierungsvertreters im Unterhause einen bedeutenden Schritt vorwärts gekommen. England wird auf der Konferenz am 1. September offiziell vertreten sein! Das ist ein Zugeständnis großer Tragweite, wenn die Delegation eines englischen Regierungsvertreters auch nicht gleich bedeutend mit der Annahme des vom C

Maritime ausgearbeiteten Vertragsentwurfes ist. Auf der anderen Seite ist aber auch wieder nicht zu befürchten, daß die englische Regierung Forderungen stellen wird, die die Annahme des ganzen Entwurfes in Frage stellen könnten. Ist dieser doch gerade unter eifriger Mitarbeit namhafter englischer Juristen und Reeder und mit deren Zustimmung zustande gekommen. Da nach erfolgter englischer Zusage die Regierungen aller Kulturstaaten bis auf die deutsche die Konferenz beschicken wollen, werden unsere Machthaber in Berlin hoffentlich auch zusagen. Erleichtert wird ihnen dieser Schritt durch eine erneute Eingabe des deutschen Seerechtsvereins. Sie ist mit 250 Unterschriften versehen dem Herrn Reichskanzler im Juni d. J. zugestellt worden, weil es sich als nicht empfehlenswert herausgestellt hat, den Fürsten Reichskanzler um eine persönliche Audienz zu bitten — sowohl mit Rücksicht auf die bereits früher in Berlin gemachten Vorstellungen als auch in Anbetracht der langen Zeit, welche vergangen wäre, bevor man auf eine diesbezügliche Anfrage eine, vielleicht sogar ablehnende, Antwort erhalten hätte.\*

#### Über die Schiffsverluste des letzten Jahres (1904)

liegt, wie seit 14 Jahren, auch diesmal eine Zusammenstellung von Lloyds Register vor. Darf sie auch nicht auf die minutiöse Genauigkeit Anspruch erheben, die von amtlichen Statistiken verlangt werden kann, so genügt sie für den vorliegenden, lediglich auf praktischen Erwägungen basierenden Zweck und hat außerdem vor amtlichen Ausweisen den Vorzug, bedeutend früher als sie zu erscheinen. Nach Dampfern und Seglern gesondert und unter Angabe des Raumgehalts und der Schiffsanzahl, absolut und prozentrisch ausgedrückt, gingen 1904 verloren in:

Länder	Dampfer				Segler			
	Anzahl	pZt.	Raumgehalt	pZt.	Anzahl	pZt.	Raumgehalt	pZt.
Großbritannien	98	8,27	166876	1,19	40	2,60	32669	2,35
Brit. Kolonien	14	1,29	5783	0,67	57	6,16	20283	6,30
Ver. Staaten v. Amerika....	16	1,82	15671	1,20	94	4,50	38413	3,00
Österr.-Ungarn	—	—	—	—	1	5,26	360	2,37
Dänemark....	5	1,26	13448	2,66	6	1,47	1518	1,63
Holland....	5	1,27	6705	1,04	5	4,90	940	2,14
Frankreich...	11	1,46	8899	0,71	22	3,54	13631	3,09
Deutschland..	21	1,42	42446	1,47	7	1,55	7088	1,48
Italien.....	10	2,72	17769	2,47	27	3,10	12263	2,62
Japan.....	34	5,75	69718	10,43	?	—	?	—
Norwegen....	13	1,25	12954	1,27	47	4,00	30323	4,33
Rußland....	17	2,62	21015	3,45	20	2,78	6611	2,86
Spanien.....	7	1,54	11539	1,62	2	1,61	1727	4,25
Schweden....	5	0,64	4071	0,75	26	3,55	6229	2,94
Andere europ. Länder....	16	—	20347	—	4	—	1954	—
Zentral-u. Südamerika...	6	—	4333	—	8	—	6479	—
Andere Länder	2	—	2651	—	—	—	—	—

Danach gingen 280 Dampfer mit 424 175 Tons und 366 Segler mit 180 493 Tons im Jahre 1904

verloren. In dieser Anzahl sind die wegen Altersschwäche abgewrackten oder kondemnierten Schiffe nicht mit einbegriffen. Werden sie hinzugezählt, dann wurden im Berichtsjahre 807 Schiffe mit 738 145 Tons, darunter 344 Dampfer mit 512 879 und 463 Segler mit 225 266 Tons (abgesehen von allen Fahrzeugen unter 100 Tons Raumgehalt), aus dem Schiffsregister gestrichen. Von diesen gingen 43,3 pZt. Dampfer und 43,6 pZt. Segler durch Strandungen etc., 18,5 pZt. Dampfer und 24,6 pZt. Segler durch Abwracken etc., 10,8 pZt. Dampfer durch Kollisionen und 10,2 pZt. Segler durch Abandonnieren verloren. Ihrem Baumaterial nach waren von der ersteren Kategorie, von den durch Unfälle zerstörten Schiffen 152 zu 291 239 Tons aus Stahl, 159 zu 183 895 aus Eisen und 335 zu 129 544 aus Holz oder Komposition. Werden die letztjährigen Verluste früheren gegenübergestellt, dann tritt als bemerkenswertes Anzeichen eine Abnahme der Segelschiffsverluste sowohl in der Anzahl wie im Raumgehalt hervor. Dieselbe Erscheinung macht sich gegenüber weiter zurückliegenden Berichtsperioden auch bei Dampfern bemerkbar, dagegen ist bei ihnen eine Verlustzunahme festzustellen, wenn das dem Berichtsjahr voraufgegangene Jahr fünf zum Vergleich herangezogen wird. Nämlich:

Berichtszeit	Dampfer		Segler	
	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.
1894—1898.....	2,15	2,17	5,28	4,81
1899—1903.....	1,87	1,81	4,69	4,61
1904 .....	1,90	1,87	4,30	3,76

Ist die Zunahme der Dampferverluste im letzten Jahre wohl in der Hauptsache auf die Opfer des gegenwärtigen Krieges zurückzuführen, so darf die erfreuliche Abnahme an Segelschiffsverlusten dafür in Anspruch genommen werden, daß die alten Schiffsfragmente aus Holz in den nordischen Reichen, in Holland, in Britisch-Nordamerika und, wenn auch weniger so doch immerhin, auch in Deutschland dem Aussterben nahe sind.

#### Über ganz unerhörte Zustände an Bord eines deutschen Schiffes

gibt eine Verhandlung des Seeamtes zu Hamburg Aufschluß. Gegenstand der Untersuchung war der Verlust der Bark »Louisa« durch eine Feuersbrunst. Über ihr Entstehen läßt sich heute noch kein endgiltiges Urteil fällen. Da die Möglichkeit einer Brandstiftung vorliegt, wird das Seeamt, ehe es seinen Spruch fällt, zunächst die ordentlichen Gerichte sprechen lassen. Mag deshalb dieser Teil der Verhandlung noch unerörtert bleiben, so dürfen über das Verhalten der Besatzung schon jetzt einige Bemerkungen am Platze sein. Da ist zunächst ein gewisser Wilson, der zwar als Bootsmann gemustert hat, als Mitreeder des Schiffes anscheinend aber über dem Kapitän steht und unter dem Schutz

\*) Hierüber fehlen zuverlässige Angaben.

dieses Vorrechtes einen geradezu demoralisierenden Einfluß auf die ganze Besatzung ausübt. Beim Umstauen der zum Teil aus explosiblen Stoffen bestehenden Ladung zündet er Feuerwerkskörper (Bestände der Ladung) im Laderaum an und erklärt, als er vor dem Seeamt auf das Sträfliche dieser Handlungsweise aufmerksam gemacht wird, betrunken gewesen zu sein. Betrunken durch den Genuß von Genever aus der Ladung. Überhaupt scheint die ganze beim Umstauen der Ladung beschäftigt gewesene Mannschaft unter starker Wirkung von Genevergenuß gestanden zu haben. An ihrer Spitze der Steuermann, der Schnapskisten öffnen läßt, eine sogar selbst erbricht, ihren Inhalt zum Teil in den Magen laufen läßt und in der Zwischenzeit Feuerwerkskörper abbrennen läßt oder auch wohl selbst abbrennt oder Tabak raucht, den er sich aus dem Vorrat der Schiffsjungen von diesen holen läßt! Unglaubliche Zustände! Und das Schlimmste ist noch, daß diesem Steuermann nur dann der Befähigungsnachweis zur ferneren Ausübung des Gewerbes entzogen werden kann, wenn, eine sehr unwahrscheinliche Möglichkeit, die Feuerbrunst auf sein Verschulden zurückzuführen ist. »Auf Antrag des Reichskommissars kann, wenn sich ergibt, daß ein deutscher Schiffer oder Steuermann den Unfall oder dessen Folge infolge mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, demselben . . . . die

Befugnis zur Ausübung des Gewerbes entzogen werden«, sagt bekanntlich der § 26 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen. Läßt sich also, wie gesagt, ein Kausalnexus zwischen der Feuerbrunst und dem Abbrennen der Feuerwerkskörper sowie dem Gebrauch von Streichhölzern (zum Anzünden der Pfeife) nicht nachweisen, dann behält jener Mann die Berechtigung auch weiter als Steuermann auf deutschen Schiffen zu fahren! Dagegen läßt sich nichts machen. — Noch eine Bemerkung. Dem Seeamt gebührt für seine Zustimmung zum Vertagungsantrage des Reichskommissars Dank. Hätte das Seeamt, was es ja vielleicht auf Grund des Beweismaterials tun konnte, dem Antrage nicht entsprochen und ein Spruch wäre zustande gekommen, — dann gab es überhaupt keine Möglichkeit mehr, dem Steuermann das Patent zu entziehen. Selbst nicht, wenn später das ordentliche Gericht den Schiffsbrand auf die Fahrlässigkeit des Steuermanns zurückführen sollte. Diese aus dem Gesetz hervorgehende Auffassung hat das Ober-Seeamt (3, 770) durch folgenden Ausspruch bestätigt: »In dem Antrage auf Aussetzung der Verhandlungen zwecks weiterer Aufklärung der Sache liegt nicht der Antrag auf Patententziehung. Wird unter Ablehnung des Antrages in der Sache entschieden, so ist die Beschwerde an das Oberseeamt dem Reichskommissar nicht gegeben«.

### Unser Ruderkommando in offizieller englischer und in deutscher seemännischer Beleuchtung.

Nachdem sich englische Kapitäne, Schiffsoffiziere und Lotsen, einzeln oder vertreten durch ihre Vereine, mit unserem neuen Ruderkommando beschäftigt und daraufhin Kundgebungen in die Welt gesetzt haben, hat neuerdings, niedergelegt in einem Schreiben an die Mercantile Marine Service Association, das englische Handelsamt seine Auffassung bekanntgegeben. Daß eine offizielle englische Bekundung nicht im deutschen Sinne lauten würde, war vorauszusehen, anderenfalls wäre eine solche Stellungnahme einer Adoption unseres Ruderkommandos gleich, was wiederum nur nach vorausgegangenem (nicht bekannt gewordenen) parlamentarischen Erörterungen eintreten könnte. Aber es ließ sich immerhin eine Auffassung denken, welche die Möglichkeit zu Verständigungen einschloß. Was das Handelsamt aber in seinem Schreiben an die Association über unser Ruderkommando sagt, läßt vorläufig jede Hoffnung auf irgend ein Kompromiß schwinden. Nicht nur wird zugegeben, daß unser Ruderkommando, weil es seinem Sinne nach dem englischen entgegengesetzt ist, gefährlich werden und zu verhängnisvollen Mißver-

ständnissen verleiten kann — bekanntlich auch die stets vertretene Auffassung der Anhänger des Rechts- und Links-Kommandos — sogar die Berechtigung seiner Anwendung durch deutsche Lotsen auf britischen Schiffen wird ihm direkt abgesprochen. Die Lotsen seien »in keiner Weise berechtigt, dieses Ruderkommando an Bord britischer Schiffe zu führen, vielmehr seien sie verpflichtet, dem wachhabenden Offizier die Richtung anzugeben, in der sie wünschen, daß der Kopf des Schiffes gedreht werde, damit der Wachhabende das auf britischen Schiffen übliche Kommando gebrauchen könne.« Durch diese, leider unanfechtbare Kundgebung erfährt die Ruderkommandofrage eine neue Beleuchtung. Wird, ein naheliegender Gedanke, eingewandt, daß der Erlaß des Handelsamtes nur außerhalb der deutschen Jurisdiktionsgrenze Anspruch auf Beachtung haben kann, innerhalb dieser Sphäre aber englische Schiffe als Gebietssteile des deutschen Reiches gelten und als solche der deutschen Gesetzgebung unterliegen — so muß leider festgestellt werden, daß sich die Kaiserliche Verordnung über das Ruderkommando nur auf deutsche Schiffe bezieht, mitbin



nichtdeutsche Fahrzeuge innerhalb unserer Dreimeilengrenze, ohne Verstoß gegen unsere Gesetzgebung, ein Verbot über die Anwendung des deutschen Ruderkommandos aufrecht erhalten und durchsetzen dürfen. Hat der Erlaß des Handelsamtes nun die bei seiner Abgabe beabsichtigte Wirkung — in welche Lage kommen dann die deutschen Lotsen auf englischen Schiffen! Die Zeichensprache, wie sie das Handelsamt wünscht, mag unter normalen Verhältnissen ihren Zweck erreichen, in engen, verkehrsreichen Gewässern, beispielsweise auf der Unterelbe von Blankenese bis zum Hafen und umgekehrt, sowie in dunkler Nacht reicht sie nicht aus. Der Lotse muß sich dann schneller als durch Vermittlung Dritter mit dem Rudersmann verständigen können. Er greift zum gesprochenen Befehl und wird in Augenblicken dringender Gefahr das ihm geläufigste Ruderkommando geben. — — Ungeachtet dieser Stellungnahme schließen wir uns den nachstehenden, temperamentvollen Bemerkungen eines erfahrenen Schiffsführers insofern vorbehaltlos an, als nach Inkrafttreten des neuen Ruderkommandos nun auch deutscherseits Alles an seine glatte Durchführung gesetzt werden muß. Der Kapitän schreibt:

»Ruderkommando 1905! Halbjähriges Jubiläumsfest! Eigentlich sollte man's feiern, um unseren Vettern vom Kanal und »überm großen Teich« zu zeigen, daß wir noch nicht wieder anderen Sinnes geworden sind oder im Begriff stehen, solches zu tun, sondern noch unentwegt auf Steuerbord und Backbord im sinngemäßen Sinne schwören.

Wir deutschen Seeleute haben ja in den letzten 20 Jahren soviel Neuerungen und Umänderungen mitgemacht, daß auch die Umänderung vom Ruderkommando auf den Schiffen glatt vor sich gegangen ist. Soweit mir bekannt, sind bis jetzt keine größeren Havarien durch Verwechslung des neuen Ruderkommandos vorgekommen.

In der Praxis hat das neue Kommando nur noch einen Haken, und zwar mit den ausländischen Lotsen eines deutschen Schiffes. Fangen wir mit einem Hafen an, welcher an einem langen Revier liegt. Wollen sagen Baltimore. Der Lotse kommt bei Kap Henry an Bord. Es ist einer, der uns Deutsche leiden mag, einer, den wir kennen, einer, der schon mit dem »Rechts«- und »Links«-Kommando gefahren hat. Händedruck. »How you?« — »Maschine volle Kraft, Kurs N<sup>1</sup>/<sub>2</sub>O.« — »Well, Sie gebrauchen das sinngemäße Kommando Steuerbord und Backbord?« — »Jawohl Lotse!« — »Schön«, sagt unser Fround, »ich kommandiere dann auch in diesem Sinne«. Die ersten Stunden verlaufen, alles geht gut. Der Lotse gebraucht beim Ausweichen das Ruderkommando in unserem Sinne. Alles geht gut, es ist mittlerweile Nacht geworden.

Topp- und Seitenlampen brennen. Der gegenseitige Austausch von Neuigkeiten zwischen Kapitän und Lotsen ist verstummt, die Luft wird schmierig.

»Gut! auf eine Boje passen!« sagt der Lotse, »müssen bald eine sehen.« — »Boje voraus oben an B.-B.!« singt der Ausguck aus. Da das Fahrwasser hier ziemlich eng für tiefgehende Schiffe ist, die Boje aber an St.-B. passiert werden soll, vergißt der Lotse gerade jetzt sein Versprechen und ruft: »Steuerbord hart über!« Der Kapitän will noch korrigieren und ruft: »Sie meinen Backbord!« — »Ja, ja!« Ehe das Ruder in richtiger Lage seine Geltung bekommt, sagt es: »rrrr«. Volle Kraft rückwärts u. s. w., das Schiff sitzt fest. Wer ist der Schuldige? Trotz des guten Willens des Lotsen, dem Kapitän gefällig zu sein, ist nun doch der Kapitän das Karnickel. Dem Lotsen wird von seiner Behörde wohl kein großer Vorwurf gemacht werden. Im Augenblick der Gefahr hat der Lotse ja auch das von seiner Behörde anerkannt richtige Kommando gegeben, um das Schiff vom Auflaufen zu bewahren. Leider, leider! Der Rest ist: Zahlen für Abschleppen, Leichter p. p. seitens der Reederei. Für den Kapitän eine Strafsumme und ein saures Gesicht, dann auch noch das Seeamt und der Reichskommissar! Es ist sehr zweifelhaft, ob sie es als richtig ansehen, daß der Kapitän dem Lotsen im neuen Ruderkommando getraut hat.

Der zweite Fall in demselben Revier: Einer der deutschfressenden Lotsen kommt an Bord. Begrüßung kühl. »Port!« sagt der Lotse. — »Steuerbord!« entgegnet Offizier und Steurer. — »What? O, she is a german ship? Kapitän, können Sie nicht unser altes Kommando hier im Revier gebrauchen?« — »Nein!« Na, erst etwas in den Bart gemurmelt und ein paar kleine Meinungsverschiedenheiten, denn dem Lotsen ist es anscheinend sehr unangenehm, wenn er von seinem gegebenen Kommando die entgegengesetzte Antwort zu hören bekommt. Ein paar Stunden mehr auf diesem Schiff und noch ein paar Reisen mehr mit einem anderen deutschen Schiff und der Lotse hat sich an die entgegengesetzten Antworten, die ihm auf sein Kommando gegeben werden, gewöhnt. Kommt es jetzt zur Kollision oder zum Festkommen, so kann dem Kapitän wenigstens kein Vorwurf im Ruderkommando gegeben werden. — —

Der langen Rede kurzer Sinn soll sein: Alle Lotsen zu bewegen, daß sie auch für das sinngemäße Kommando eintreten. Auch unsere Elbelotsen sollen dies strikte befolgen und sich nicht auf Schiffen fremder Nationen durch Redensarten und kleine Schikane bewegen lassen, das Ruderkommando im alten Sinne anzuwenden. Daß dies noch geschieht, weiß ich aus zuverlässigster Quelle, selbst die Seelotsen tun es noch. Warum? Gerade durch Beschwerden fremder Nationen über unser

Kommando an höherer Stelle erreichen wir vielleicht noch mal eine Einigung. Wir deutschen Seeleute müssen unser neues Ruderkommando befolgen. Also mit Lust und Liebe daran und laßt uns darum den englischsprechenden Seefahrern auch zeigen, daß auf deutschen Flüssen und Schiffen auch unser deutsches Kommando: Steuerbord nach Steuerbord, Backbord nach Backbord Geltung hat!« — — —

Im Zusammenhang mit diesem Thema eine kurze Schlußbemerkung über die Art und Weise, wie die Ruderkommandofrage von einer deutschen Zeitungskorrespondenz (»Allg. Marine- und Handelskorrespondenz«) zum Nachteil der glücklicherweise in beiden Ländern vorhandenen Ausgleichsbestrebnungen zwischen dem deutschen und englischen Volk behandelt wird. Nicht allein, daß das Blatt die doch mindestens begreifliche Aufregung der Mercantile Marine Service Association über die Einführung unseres Ruderkommandos in höhnischer Weise verspottet, sie arrogant nennt und die Begründung der Eingabe an das Handelsamt lächerlich zu machen versucht, legt sie dem auf die Eingabe erwidern den Handelsamt Worte in den Mund, die gar nicht gebraucht worden sind. »Das Handelsamt erkennt«, wie es in dem Blatt heißt, »zwar die Möglichkeit der Gefährdung von Schiffen durch mißverständliche Kommandos an, schiebt aber, wenngleich in höflicher Form, den britischen Offizieren die Schuld zu, falls Unfälle eintreten sollten und entlastet die deutsche, belgische und holländische Vorschrift von einem entsprechenden Vorwurf vollständig . . . Das Handelsamt erkennt ferner ausdrücklich die kontinentalen Kommandos als verbesserte an! Eine bessere Abfuhr der

arroganten Eingabe der Mercantile Marine Service Association läßt sich nicht denken.« — Das ist doch eine geradezu unglaubliche Verdrehung der tatsächlichen Verhältnisse, eine Art der Berichterstattung, die an den Pranger gestellt werden muß! Damit die Leser erfahren, was das englische Handelsamt tatsächlich auf die Eingabe der Association geantwortet hat, mag die Zuschrift hier in extenso veröffentlicht werden. Sie lautet:

Board of Trade, Marine Department  
London, S. W., Aug. 10., 1905.

Sir, — With reference to the difference which exists between the meaning of the terms used in giving steering orders on board British ships and that of the words now used in the vessels of certain other Maritime Powers, I am directed by the Board of Trade to state that their attention has been called to the serious risk of misunderstanding which may arise when British ships are in charge of foreign ports, who use steering orders in a sense contrary to the meaning they bear in this country.

In order to lessen the possibility that casualties may be caused by any misapprehension of this kind, the Board of Trade desire me to point out that, although German and Dutch Government pilots are instructed to carry out the amended steering rule, which requires the order "starboard" when the ship's head is intended to go to starboard, and "port," i. e., "backboard," when the ship's head is intended to go to port, they are in no wise authorised to give the rudder-command on board British ships, but are bound to indicate to the officer in charge the direction in which they desire the vessel's head to be put, so that the officer in charge may issue his own command as in use on board British ships. — I am, Sir,

Your obedient Servant,

(Signed) Walter J. Howell,  
(Assistant Secretary.)

The Secretary, Mercantile Marine Service  
Association, Liverpool.

## Verschiebungen der Größenklassen bei den verschiedenen Handelsflotten.

Von Fab. Landau.

(Nachdruck verboten)

Die von der Redaktion (Auf dem Ausguck Nr. 46. 1904) angeregte Frage bezüglich »Mittelgroße Dampfer in der deutschen Handelsmarine« schließt mit den Worten: »Über die Verhältniszahlen anderer Länder wissen wir damit noch nichts, jedoch die Klarstellung dieser Zustände bedarf einer längeren Abhandlung, auf deren Erscheinen sich die Leser vorläufig noch vertragen müssen«.

Um eine derartige Erhebung dem faktischen Bestande der verschiedenen Handelsflotten gemäß beantworten zu können, muß das Material, welches von den berufenen Behörden herausgegeben wird, und nicht das Generalregister eines Instituts berücksichtigt werden. Nachdem die offiziellen Daten der vier Staaten bei denen ein verlässliches und auf längere Jahre zurückgreifendes Material über dieses Thema nach den letzten Berichtsjahren vorliegt, haben wir diese Frage nach allen Seiten hin geprüft und nachstehende Ergebnisse gefunden.

Die Vorteile bei derartigen Untersuchungen liegen aber darin, wenn die Zustände nicht nur wie dieselben jetzt sind, sondern auch wie dieselben in einer früheren Periode gewesen, vorgeführt werden. Nur dann lassen sich außer dem Ver-

gleich zwischen den einzelnen Staaten auch solche über die günstigere oder nachteiligere Richtung, welche die Entwicklung jeder einzelnen Flotte genommen hat, bestens übersehen.

Die uns in vorliegender Arbeit beschäftigte Aufgabe war eine um so schwierigere, als offizielles vergleichbares Material über besagte Verhältnisse in der Seeschifffahrt bei allen Nationen gar nicht zu erlangen ist. Diese Untersuchung auch auf die Vereinigten Staaten, Schweden, Italien usw. auszudehnen, war deshalb nicht möglich.

Das Fehlen einer einheitlichen internationalen Statistik über Seefahrzeuge, welches schon öfters in diesen Blättern betont wurde, trägt nicht wenig dazu bei, die Beantwortung der Frage nach dem Bestand bzw. der Verschiebung der verschiedenen Größenklassen in den Handelsflotten der einzelnen Staaten äußerst schwer zu gestalten.

Abgesehen davon, daß jetzt viel höhere Klassen als 1885 angeführt werden mußten, ist die Einteilung nach Dimensionen sehr verschieden.

Großbritannien registriert nach Netto-Tonnage 23 Klassen von unter 50 bis 4000 Tons und eine von 4000 und mehr.

Bei Deutschland heißt es: Bestand der registrierten Schiffe von mehr als 50 km (17,65 Reg.-Tons) Brutto-Raumgehalt — was aber nicht verhindert, daß in der letzten offiziellen Liste Dampfer mit 2,82 Br.-Reg.-Tons und Segler mit 4,31 Br.-Reg.-Tons vorkommen — und bringt 25 Klassen von unter 30 R.-T. bis 6000 und eine von 6000 und mehr.

Die französische Statistik, die ihre Fahrzeuge in »Petit Pêche«, »Grand Pêche«, »Cabotage«, »Navigation dans le mers d'Europe et dans le Méditerranée«, »Long cours« einteilt, be-

setzt 15 Klassen von unter 30 Reg.-Tons Netto und eine Klasse von 2000 und mehr.

Bei der Klassifikation von 2000 und mehr finden wir folgende divergierende Daten. In der Generaltabelle heißt es: de 2000 et au-dessus: Segler 35 Fahrzeuge mit 81 781 N. R. T.

Dampfer 80 „ „ 193 682 „

somit zusammen.. 115 275 463 N. R. T.

Eine weitere Darstellung »Navires affectés au long cours et à la navigation dans le mers d'Europe et la Méditerranée (cabotage international) bringt folgenden Bestand:

Reg.-Tons Netto	Cabotage international				Long cours			
	Segler	N.-Reg.-T.	Dampfer	N.-Reg.-T.	Segler	N.-Reg.-T.	Dampfer	N.-Reg.-T.
von 2000 bis 2500...	—	—	31	34 155	117	199 154	16	18 904
„ 2500 „ 3000...	—	—	15	22 509	47	88 808	22	32 139
„ 3000 „ 3500...	—	—	9	17 979	23	55 662	23	40 077
„ 3500 „ 4000...	—	—	5	9 206	—	—	18	36 990
„ 4000 und mehr..	—	—	—	—	—	—	66	162 981
—	—	—	60	83 849	187	343 684	145	291 091

somit zusammen 392 Fahrzeuge mit 718 624 Netto Reg.-Tons.

Diesen Widerspruch können wir nur mit einem großen Fragezeichen erklären! Die letzte Tabelle ist zwar nach Brutto-Tonnage konstruiert, da aber auch die Netto-Tonnage angeführt ist, so ergibt dieselbe 718 624 und nicht 275 463 wie die erste.

Die norwegische Statistik unterscheidet bei Dampfer 28 Klassen von unter 20 bis 2900 R.-T. und bei Segler 23 Klassen von unter 20 bis 2700 R.-T.

In folgender Tabelle bringen wir die Gliederung der Kaufahrtschiffe in Großbritannien, Deutschland, Frankreich und

Norwegen nach dem Bestand in den Jahren 1885, 1896 und 1904 und haben, um eine möglichst detaillierte Übersicht zu bieten, eine 18klassige Einteilung konstruiert. Ferner haben wir, um die tatsächlichen Verhältnisse am besten zu versinnbilden, die absoluten Zahlen ganz weggelassen und die relativen Werte gebracht.

Von je 100 in den betreffenden nationalen Schiffslisten registrierten Seefahrzeugen hatten einen Raumgehalt von . . . in den Jahren 1885, 1896 bzw. 1904:

Tabelle I.

Raumgehalt in Netto Reg.-Tons	Jahr	Segelschiffe				Dampfschiffe				Zusammen			
		Groß- britannien	Deutsch- land (Brutto)	Frank- reich	Norwegen	Groß- britannien	Deutsch- land (Brutto)	Frank- reich	Norwegen	Groß- britannien	Deutsch- land (Brutto)	Frank- reich	Norwegen
bis 50	1885	34,0	34,0	85,3	44,2	12,8	16,1	40,4	37,2	28,2	31,3	82,4	44,7
	1896	37,0	54,6	90,0	52,5	16,2	5,5	51,0	32,6	28,2	40,0	86,8	49,7
	1904	51,1	55,7	90,0	64,4	30,0	4,6	54,7	29,4	40,4	35,8	87,2	57,6
„ 500	1885	51,7	52,7	13,7	43,5	28,2	34,9	25,5	52,4	45,6	50,0	14,7	43,2
	1896	46,7	31,1	9,3	33,3	26,2	33,7	20,0	46,6	38,9	31,8	10,1	35,7
	1904	40,7	32,1	8,3	24,2	30,5	30,2	13,2	37,3	35,9	31,4	9,1	26,9
„ 1000	1885	5,9	8,6	0,9	10,7	26,1	25,2	9,7	7,4	11,3	11,1	1,6	10,7
	1896	3,2	4,4	0,4	10,7	15,5	20,6	13,6	12,1	8,6	9,2	1,5	10,7
	1904	1,5	3,2	0,2	8,0	7,6	16,0	11,2	21,6	4,2	8,3	1,1	10,7
„ 2000	1885	7,7	4,5	—	1,6	27,5	20,3	21,2	3,0	13,0	6,8	0,9	1,4
	1896	10,0	8,5	0,2	3,5	29,1	16,5	10,6	7,3	18,8	10,9	1,1	3,7
	1904	5,2	6,5	0,3	3,3	15,6	19,6	9,9	9,7	10,3	11,4	1,9	4,4
„ 3000	1885	0,7	0,2	—	—	4,8	3,5	—	—	1,7	0,8	—	—
	1896	2,8	1,1	—	—	8,1	12,7	4,4	1,4	4,7	4,8	—	0,2
	1904	1,5	1,9	0,1	0,1	11,2	10,7	6,0	2,0	6,6	5,3	0,7	0,4
„ 4000	1885	—	—	—	—	0,6	—	—	—	0,2	—	0,4	—
	1896	0,3	0,1	0,1	—	1,7	5,6	4,4	—	1,5	1,7	—	—
	1904	—	0,6	0,1	—	3,1	5,3	—	—	1,6	2,5	—	—
über 4000	1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1896	—	—	—	—	0,5	5,4	—	—	0,2	1,6	—	—
	1904	—	—	—	—	2,1	13,6	—	—	1,0	5,3	—	—

Das Resumé vorstehender Darstellung in größeren Gruppen, und nur die Total-Zustände berücksichtigt, ist: (Tabelle II).

Die Verschiebung des Bestandes der fünf Größenklassen, die wir in nachstehender Tabelle bringen, zeigt, wie sich die Transportfähigkeit der Schiffe der Entwicklung des Welt Handels in der Berichtsperiode angepaßt hat. Eine ausgelehntere Küstenschiffahrt und eine reichliche leistungsfähige transatlantische Kommunikation verlangt der jetzige Weltverkehr. Wessen Flotte diesem Verlangen am besten entspricht, ist aus nachstehender Darstellung zu ersehen.

Die Total-Differenz seit 1885 beträgt 15,25 v. H. An der Zunahme beteiligen sich die Küstenschiffahrt mit 8,60 und die transatlantische mit 6,63 pZt., wogegen die Mittelklassen über 50 bis 1000 R.-T.) 15,23 eingebüßt haben.

Die Kaufahrtsflotten der vier Nationen für sich haben in der Verschiebung der Größenklassen zwar die Hauptnormen innegehalten, doch im Resultate finden wir starke Abweichungen.

Die größte Verschiebung (21,5 pZt.) erfolgte in der deutschen Marine. Ob es richtig ist, von dieser enormen Umwälzung nur 4,5 pZt. den Küstenfahrzeugen und 17 pZt. den größten zugute kommen zu lassen, wollen wir hier nicht erörtern.

Eine Verschiebung in fast umgekehrten Sinne finden wir bei Großbritannien, wo die Küstenfahrzeuge 12,2 pZt. und die größten 7,3 pZt. gewannen. Die norwegische Flotte bewegte sich ganz in den normalen Sätzen, wobei zu berücksichtigen ist, daß diese keine »Schwimmenden Hotels« und »Luxusdampfer« in ihren Reihen zählt. Die französische Handels-



flotte ist in den ganzen 30 Jahren sehr stationär geblieben, nur 0,1 pZt. Verschiebung und 0,3 für die »Leviathan«.

Die großen Vorteile, welche mit dem Wachsen der Schiffsdimensionen für die Reeder entstehen, brauchen wir hier nicht

zu betonen und wie sehr die deutschen Schiffseigner dies auszunutzen verstanden, ist aus der Darstellung der Verhältnisse der Größenklassen bei den verschiedenen Kauffahrerflotten zu ersehen.

**Tabelle II.** Von je 100 Schiffen hatten einen Raumgehalt:

Reg.-Tons	Jahr	Groß-britannien	1904 gegen 1885	Deutsch-land	1904 gegen 1885	Frankreich	1904 gegen 1885	Norwegen	1904 gegen 1885	Im Durch-schnitt	+ resp. - gegen 1885
bis 50	1885	28,2		31,3		82,4		44,7		46,65	
	1896	28,2		40,0		86,8		49,7		51,18	
	1904	40,4	+ 12,2	35,8	+ 4,5	87,1	+ 4,7	57,7	+ 13,0	55,25	+ 8,6
• 500	1885	45,6		50,0		14,7		43,2		38,38	
	1896	38,0		31,8		10,1		35,7		28,90	
	1904	35,9	- 9,7	31,4	- 18,6	9,1	- 5,6	26,7	- 16,5	25,77	- 12,61
• 1000	1885	11,3		11,1		1,6		10,7		8,67	
	1896	8,6		9,2		1,5		10,7		7,50	
	1904	4,2	- 7,1	8,2	- 2,9	1,1	- 0,5	10,7	-	6,05	- 2,62
• 2000	1885	13,0		6,8		0,9		1,4		5,52	
	1896	18,8		10,9		1,1		3,7		8,62	
	1904	10,3	- 2,7	11,5	+ 4,7	2,0	+ 1,1	4,5	+ 3,1	7,08	+ 1,56
über 2000	1885	1,9		0,8		0,4		-		0,78	
	1896	6,4		8,1		0,5		0,2		3,80	
	1904	9,2	+ 7,3	13,1	+ 12,3	0,7	+ 0,3	0,4	+ 0,2	5,85	+ 5,07
Verschiebungen .....			19,5		21,5		6,1		16,4		15,23

Der Raumgehalt der Schiffe in je einer der fünf Klassen hat in der betreffenden Periode noch viel intensivere Veränderungen als diejenige der Anzahl der Fahrzeuge aufzu-

weisen, und die Verschiebung beträgt im Durchschnitt 31,35 pZt. Von je 100 Reg.-Tons der Gesamt-Tonnage einer Nation waren verteilt auf folgende Größenklassen:

**Tabelle III.**

Reg.-Tons	Jahr	Groß-britannien	1904 gegen 1885	Deutsch-land	1904 gegen 1885	Frankreich	1904 gegen 1885	Norwegen	1904 gegen 1885	Im Durch-schnitt	+ resp. - gegen 1885
bis 50	1885	2,48		3,03		12,89		5,14		5,88	
	1896	1,62		2,12		14,38		5,04		5,80	
	1904	2,28	- 0,20	1,35	- 1,68	10,15	- 2,74	5,46	+ 0,32	4,81	- 1,07
• 500	1885	17,29		36,08		34,22		51,95		34,88	
	1896	8,38		9,80		23,84		36,39		19,61	
	1904	8,52	+ 8,77	6,48	- 30,63	15,85	- 18,37	25,86	- 26,09	14,18	- 20,70
• 1000	1885	22,28		25,88		17,17		33,94		24,81	
	1896	11,26		17,58		22,54		33,42		21,20	
	1904	6,43	- 15,8	7,41	- 18,47	10,86	- 6,31	36,23	+ 2,29	15,23	- 9,58
• 2000	1885	46,15		29,32		18,77		8,97		23,30	
	1896	48,27		33,98		21,52		22,54		31,58	
	1904	31,44	- 14,71	20,56	- 8,76	40,54	+ 21,77	27,87	+ 18,93	30,10	+ 6,50
über 2000	1885	11,80		5,69		16,95		-		11,13	
	1896	20,47		36,46		17,72		2,61		21,81	
	1904	51,33	+ 39,53	64,20	+ 78,51	22,60	+ 5,65	4,58	+ 1,97	35,68	+ 24,55
Verschiebungen .....			39,53		58,51		27,42		24,78		31,35

Anstatt der durchschnittlichen Verschiebung um 31,35 pZt. finden wir bei Deutschland eine solche um 58,51 pZt. und zwar nur zu gunsten der höchsten Klasse, wogegen dieselbe Klasse in demselben Zeitraum in Frankreich nur um 5,65 pZt. zugenommen hat.

Die Aufgabe der Statistik ist nur, die nackten Tatsachen zu eruieren und dieselben darzustellen. Jedwede Reflektionen

über Grund und Ursache, Gut und Schlecht soll und muß die Statistik der eigenen Ansicht des Lesers, oder denjenigen, welche in der Materie, um die es sich handelt, genau und intensiv eingedrungen sind, überlassen.

Diesem Grundsatz gemäß wollen wir von einer näheren Beleuchtung der Ergebnisse unserer Forschungen absehen.

## Die deutsche Flagge in außereuropäischen Ländern und Häfen.

**Argentinien.** Dem Bestreben, den Auslandsverkehr des Landes getrennt von dem Küstenverkehr zu erkennen, trägt die argentinische Statistik Rechnung durch eine gesonderte Darstellung beider, der »navegación exterior« und der »navegación interior«. Nachstehend wird der Auslandsverkehr Argentiniens auf Grund der Angaben der argentinischen Quelle über die »navegación exterior« nachgewiesen. Da das argentinische Jahrbuch für 1901 nicht vorliegt, so fehlen Angaben für dieses Jahr. Die Zusammenstellung des Schiffsverkehrs im Hafen von Rosario ist aus den im Deutschen Handelsarchive veröffentlichten Konsulatsberichten gewonnen. Im Jahre 1902 hatte

die deutsche Flagge im Auslandsverkehr Argentiniens die vierte Stelle mit 1 160 636 Reg.-Tons oder 6,7 v. H. An erster Stelle stand die Landesflagge mit 7 277 510 Reg.-Tons, an zweiter die britische mit 3 951 484 Reg.-Tons und dritter die des benachbarten Uruguay.

**Chile.** Da eine Darstellung des Auslandsverkehrs eine Angabe des Anteils der Flaggen für das Jahr 1903 nicht möglich war, enthält die nachfolgende Zusammenstellung die Aufschreibungen aller in den chilenischen Häfen im Auslandsverkehr und in der Küstenfrachtfahrt angekommenen und abgegangenen Schiffe. An der Gesamtschiffsbewegung

(Fortsetzung.)

im Jahre 1903 im Betrage von 22 753 Schiffen mit 31 938 951 T. nahm die deutsche Flagge an dritter Stelle teil mit 5 879 525 Reg.-Tons oder 18,4 v. H. An erster Stelle stand die britische mit 14 912 745 Reg.-Tons, an zweiter die Landesflagge mit 10 134 565 Reg.-Tons. Die starke Beteiligung der letzteren beruht, wie sich aus den Angaben für die früheren Jahre ergibt, vorwiegend auf der Küstenfahrt, denn es entfielen im Jahre 1902 von dem 7 030 712 Reg.-Tons betragenden gesamten Auslandsverkehre 3 600 256 R.-T. auf die britische, 2 105 868 Reg.-Tons oder 30,0 auf die deutsche und nur 608 537 Reg.-Tons auf die chilenische Flagge.

Die Bekanntgabe des Schiffsverkehrs mehrerer Häfen büßt insofern an Interesse ein, als mit Ausnahme von Pisagua der Hafenverkehr der übrigen chilenischen Seestädte nicht einzeln sondern in (allerdings zusammengehörigen) Gruppen angegeben ist. Unter dieser Berücksichtigung sind die nachstehenden Ziffern aufzufassen. Der Verkehr wurde in 1903 vermittelt: in *Pisagua* durch 1538 Schiffe mit 2 145 316 T. (370 213 deutsche); *Iquique*, *Caleta Buena*, *Punta de Lobos* durch 2266 Schiffe mit 3 564 282 T. (758 192); *Antofagasta*, *Coloso* durch 1396 Schiffe mit 2 392 038 T. (599 881); *Taltal*, *Paposa* durch 866 Schiffe mit 1 407 959 T. (308 376); *Coquimbo*, *Tatarillo*, *Tongoi*, *Guayacán*, *Puerto Oscuro* durch 2035 Schiffe mit 2 256 511 T. (316 492); *Valparaíso*, *Los Vilos*, *San Antonio*, *Constitución* durch 2801 Schiffe mit 3 550 127 T. (674 230); *Tulahuano*, *Tomé*, *Penco* durch 1982 Schiffe mit 3 322 129 T. (464 756); *Coronel*, *Lota*, *Lebu* durch 2128 Schiffe mit 3 592 010 T. (630 796).

**Ägypten.** Über den Schiffsverkehr Ägyptens im ganzen und den Anteil der deutschen Flagge an ihm sind keine vollständigen Angaben ermittelt worden. Aus den Berichten der deutschen Konsulate ließen sich jedoch Nachweise über den Verkehr der beiden Mittelmeerbäfen Alexandrien und Port Said zusammenstellen. Nach diesen nimmt im Jahre 1903 im Verkehre des Hafens von Alexandrien die deutsche Flagge die siebente Stelle mit 246 728 Reg.-Tons oder 4,4 v. H. Anteil am Gesamtumsatz ein. Sie wird übertroffen von der fast die Hälfte des Verkehrs bewältigenden britischen (mit 2 406 275 Reg.-Tons), dann von der italienischen (mit 631 124 R.-T.), der französischen (mit 610 491 Reg.-Tons), der österreichischen (mit 494 509 Reg.-Tons), der türkischen (mit 463 059 Reg.-Tons) und auch der russischen Flagge mit 350 614 Reg.-Tons Anteil. Am Lokalverkehre von Port Said, dem nur die Schiffe zugerechnet worden sind, die diesen Hafen zu Handelszwecken angelaufen haben und nicht behufs Durchfahrt durch den Suezkanal, hat die deutsche Flagge nur geringen Anteil.

**Tunis (Regentschaft).** Da die tunesische Flagge sich nur auf die Segelschiffahrt beschränkt und an dem Gesamtverkehr im Jahre 1903 nur mit 112 149 Reg.-Tons sich beteiligt hat, ist in der Übersicht an Stelle der Landesflagge die französische aufgeführt worden, zumal dieser der Hauptanteil am Schiffsverkehre mit 2 858 254 Reg.-Tons zugefallen ist. In zweiter Linie kam Italien mit 2 355 249 Reg.-Tons und in dritter Großbritannien mit 324 786 Reg.-Tons. Die vierte Stelle nahm Deutschland ein mit 187 044 Reg.-Tons oder 3,0 v. H. des Gesamtverkehrs.

**Algerien.** Unter den am unmittelbaren Auslandsschiffsverkehr Algeriens beteiligten Flaggen nahm die deutsche mit 577 527 Reg.-Tons netto die dritte Stelle ein. Sie bewältigte 10,8 v. H. des gesamten 3 435 469 Reg.-Tons betragenden algerischen Auslandsverkehrs. Ihr voran gingen die britische Flagge mit 1 343 171 Reg.-Tons und die französische mit 622 265 Reg.-Tons.

**Marokko.** Am 1903er Gesamtverkehr von 1329 Schiffen mit 522 568 T. war die deutsche Flagge mit 80 139 T. vertreten; seit 1900 eine Zunahme von 15 315 T. In drei dieser sieben marokkanischen Häfen stand Deutschland im Verkehre

des letzten Jahres, über das berichtet ist, an zweiter Stelle, und zwar im Jahre 1903 in Rabat mit 42 452 Reg.-Tons Anteil oder 33,3 v. H. hinter der französischen Flagge mit 43 373 Reg.-Tons und in Saffi mit 57 438 Reg.-Tons oder 30,8 v. H. hinter der britischen Flagge mit 62 408 Reg.-Tons, ferner im Jahre 1904 auch in Mogador mit 49 594 Reg.-Tons oder 19,1 v. H. hinter der britischen Flagge mit 121 524 Reg.-Tons. In drei der Häfen behauptete die deutsche Flagge in dem letzten Jahre, über das Berichte vorliegen, die dritte Stelle hinter der britischen und französischen, nämlich im Jahre 1903 in dem Hafen Larache mit 44 298 Reg.-Tons oder 25,8 v. H. hinter der britischen mit 57 982 Reg.-Tons und der französischen mit 57 732 Reg.-Tons, im Jahre 1904 in den Häfen Casablanca mit 89 010 Reg.-Tons oder 18,8 v. H. hinter der britischen mit 133 422 Reg.-Tons und der französischen mit 121 578 Reg.-Tons, und in Mazagan mit 87 076 Reg.-Tons oder 20,0 v. H. hinter der britischen mit 142 580 Reg.-Tons und der französischen mit 91 146 Reg.-Tons. Im Hafen von Tanger stand an zweiter Stelle hinter der britischen (mit 172 928 Reg.-Tons) die spanische Flagge (mit 141 090 Reg.-Tons), der an dritter Stelle die französische Flagge (mit 84 401 Reg.-Tons) folgte und an vierter die deutsche (mit 80 139 Reg.-Tons oder 15,3 v. H. Anteil).

**Deutsch-Westafrika.** Im Jahre 1903 entfielen vom Gesamtverkehre Togos (457 032 Reg.-Tons) auf die deutsche Flagge 287 729 Reg.-Tons oder 63,0 v. H.; auf die britische Flagge 84 635 Reg.-Tons und auf die französische 82 523 Reg.-Tons. Im Jahre 1902 kamen vom Gesamtverkehre Kameruns (335 608 Reg.-Tons) auf die deutsche Flagge 238 577 Reg.-Tons oder 71,1 v. H., auf die britische Flagge 96 705 Reg.-Tons. Für das Jahr 1903 gibt der letzte Jahresbericht (1903/04) den Anteil der Flaggen an der Schiffsbewegung Kameruns nicht nach dem Raumgehalt an.

**Deutsch-Ostafrika.** Der Verkehr stieg von 972 895 in 1901 auf 1 121 193 T. in 1903; am letztjährigen Verkehre waren die Dampfer der deutschen Ostafrika-Linie allein mit 1 000 920 T. beteiligt. In den Häfen von Dar es Salaam liefen 1903 172 Schiffe europäischer Bauart mit 305 883 Reg.-Tons ein, gegen 182 mit 289 985 Reg.-Tons im Jahre 1902 und 205 mit 251 150 Reg.-Tons im Jahre 1901. In Tanga liefen 1903 120 Schiffe mit 318 604 Reg.-Tons ein, gegen 119 mit 306 677 Reg.-Tons im Jahre 1902 und 151 mit 292 075 Reg.-Tons im Jahre 1901. Außerdem fand in allen ostafrikanischen Häfen, sowohl in der Auslands- wie auch in der Küstenfrachtfahrt, ein starker Verkehr einheimischer Segler (Daus) statt.

**Kapland.** Im Seeverkehre der Kolonie Kapland mit dem Auslande hatte die deutsche Flagge im Jahre 1903 die zweite Stelle inne (mit 784 835 Reg.-Tons oder 7,0 v. H.). Der weit-aus größte Teil des Verkehrs vollzog sich unter der britischen Flagge (mit 9 821 162 Reg.-Tons), so daß der Anteil aller übrigen Flaggen zusammen, außer der deutschen und britischen, weniger betrug (mit 649 602 Reg.-Tons), als der Anteil der deutschen Flagge allein. Vom Auslandsverkehre der Kolonie fiel im Jahre 1903 mehr als die Hälfte dem Hafen von Kapstadt zu, nämlich nach dem Raumgehalte der in den Hafen eingelaufenen und von dort abgegangenen Schiffe zusammen 7 165 185 Reg.-Tons (bei 11 255 599 Reg.-Tons Gesamtverkehr). Von diesen befanden sich 384 033 Reg.-Tons unter der deutschen Flagge. Der zweitgrößte Hafen ist East London mit 2 285 194 Reg.-Tons Gesamtauslandsverkehr, von denen 142 243 Reg.-Tons auf die deutsche Flagge entfielen. An dritter Stelle steht der Hafen Port Elizabeth mit 1 508 415 Reg.-Tons, von denen 211 613 Reg.-Tons deutschen Schiffen angehörten.

**Britisch-Indien.** Die Übersicht über den Schiffsverkehr der Landeshauptstadt Calcutta ist aus den Angaben der deutschen Konsulatsberichte zusammengestellt worden. Am Gesamtverkehr von Britisch-Indien (12 447 820 Reg.-Tons nach dem Raumgehalt aller angekommenen und abgegangenen Schiffe)

nahm im Jahre 1903/04 die deutsche Flagge an zweiter Stelle teil mit einem Anteile von 8,5 v. H. (1 056 660 Reg.-Tons). Der weitaus größte Teil der Schiffsbewegung erfolgte unter britischer Flagge (10 166 774 Reg.-Tons). Nach den »Accounts relating to the Sea-borne Trade and Navigation of British India for the Month of March 1905 and for the Twelve Months 1. April 1904 to 31. March 1905« betrug der gesamte Schiffsverkehr von Britisch-Indien mit beladenen Schiffen, ohne den Verkehr mit Fahrzeugen indischer Bauart (native craft), 11 360 429 Reg.-Tons gegen 10 578 020 Reg.-Tons im Jahre

1903/04; davon kamen auf die britische Flagge 9 435 801 Reg.-Tons und auf die deutsche Flagge 911 823 Reg.-Tons oder 8,0 v. H.

**Hongkong.** Der Ausweis erstreckt sich auf die Jahre 1898 bis 1902, in ihnen stieg der Gesamtverkehr von 11 605 Schiffen mit 13 252 733 T., darunter 1 789 575 T. deutscher Flagge, auf 16 131 Schiffe mit 16 471 212 T., darunter 2,5 zweiter mit 2 704 228 T. die deutsche Flagge oder 16,4 pZ; an erster Stelle stand die britische Flagge mit 9 571 787 T. (Schluß folgt.)

## Schiffbau.

### Bauaufträge.

In seiner Sitzung am 18. August hat der Aufsichtsrat der großen Hamburger Werft von Blohm & Voß beschlossen, sofort mit dem Bau des seit längerer Zeit geplanten **Trooken-docks von 35 000 Tons Tragfähigkeit** zu beginnen.

### Stapelläufe.

Der für die Firma W. v. Eitzen in Altona auf der Werft von H. C. Stülcken & Sohn im Bau befindliche Hochseefischereidampfer **»Meteor«** wurde am 17. August glücklich zu Wasser gelassen. Der Neubau mißt: 35,18 × 6,6 m und hat einen Tiefgang von 12' 2". Er erhält eine Triple-Expansionsmaschine von 480 ind. Pf., die Kessel sind auf 13 Atmosphären geprüft.

Am 19. August fand auf der Neptunwerft in Rostock der Stapellauf des für die Rederiaktiebolaget Wanevik, Stockholm, erbauten Dampfers **»Gylsoda«** statt. Der Dampfer hat folgende Abmessungen: 125' × 24' 2" × 12' 6". Das Schiff ist aus bestem deutschen Stahl nach den Anforderungen des Germanischen Lloyd für die Klasse "100 A. K. (E.)" konstruiert und erhält Quarterdeck und Back und einen Doppelboden über die ganze Schiffslänge. Die Dimensionen der Compounddampfmaschine mit Oberflächenkondensation sind: Hochdruckzylinder 360, Niederdruckzylinder 690, Hub 500 mm. Die Leistung der Maschine beträgt bei 10 Atmosphären Kesseldruck etwa 250 Pferdestärken.

Der für brasilianische Rechnung auf der Werft von G. Volkau, Hamburg, neuerbaute Doppelschrauben-Schleppdampfer **»Meta«** wurde am 17. August glücklich zu Wasser gelassen. Der neue Dampfer mißt: 35 × 8 × 2,25 m. Er wird mit zwei dreifachen Compound-Maschinen von je 75 ind. Pferdekraften ausgerüstet. Nach seiner Fertigstellung wird der Dampfer unter Führung des Kapt. H. Harms unter eigenem Dampf nach Brasilien abgehen.

**Zum Stapellauf der neuen »Auguste Viktoria«** der Hamburg-Amerika Linie, der bekanntlich am 29. August auf der Vulkan-Werft in Stettin stattfindet, kann die »Neue Hamb. Börsenhalle« mitteilen, daß die Kaiserin den Taufakt vollziehen und Bürgermeister Dr. Burchard die Taufrede halten wird.

### Probefahrten.

Der auf der Neptunwerft in Rostock erbaute Dampfer **»Hornsee«** der Dampfschiffsreederei H. C. Horn in Lübeck, machte am 19. August seine Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit der Besteller ausfiel. Die Geschwindigkeit des 4000 T.-Dampfers, dessen Dimensionen 290 × 43,9 × 19 Fuß sind, betrug während der Probefahrt 10 1/2 Meilen und indizierte die Maschine, die absolut exakt und ruhig arbeitete, 1100 HP.

Ein von der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft erbautes **Steinbofesfahrzeug** machte seine Probefahrt. Die beiden an

Bord befindlichen Dampfmaschinen erzielten eine Geschwindigkeit von 7 Knoten. Später wurden verschiedene Hebetests gemacht, wobei ein 1 1/2 Zentner schwerer Findling glatt gehoben wurde.

**Der Flensburger Werftarbeiterstreik** ist nach fünfzehnwöchiger Dauer am 23. August beendet und die Arbeit ist zu den alten Bedingungen wieder aufgenommen worden. Wie der »Börsenhalle« aus Flensburg geschrieben wird, ist die Beendigung des Werftstreiks, welche durch die Stellungnahme der Zentralvorstände der Gewerkschaften, die bei einer Fortsetzung des aussichtslosen Lohnkampfes die Entziehung der Streikunterstützung ankündigten, lediglich diesem machgebenden Faktor, nicht der freien Willensäußerung der Streikenden zuzuschreiben.

## Maritime Rundschau.

Der Bremer Hafenarbeiterstreik hat bis jetzt noch keinen störenden Einfluß auf den Verkehr gehabt. Alle Schiffe vermögen ihre Geschäfte abzuwickeln und zur festgesetzten Zeit den Hafen zu verlassen. Den Arbeitgebern kommt hierbei zustatten, daß der lebhafte Schiffsverkehr beim Beginn der Arbeitseinstellung wesentlich nachgelassen hat. Auch die Seeleute haben ihren Standpunkt präzisiert und am 18. August in einer Versammlung den Hafenarbeitern ihre Sympathie erklärt. »Sie verpflichten sich, die Arbeit zu verweigern, soweit es ihnen möglich ist und sie dadurch nicht mit dem Gesetze in Konflikt kommen.«

Auch der Rostocker Hafenarbeiterausstand scheint dem Hafenverkehr nicht gefährlich zu werden, wird doch seine baldige Einstellung erwartet.

Aus dem Reisebericht des Kapitäns vom Dampfer **»Amoy«**, veröffentlicht in den »Tsing. Nachr.«, geht hervor, daß in den ostasiatischen Gewässern die Gefahr vertriebener Minen noch keineswegs geschwunden ist. Insbesondere sind sie in der Gegend 38,5°—40° Nord-Breite und 121 bis 122° O.-L. gesehen worden.

Wie das bulgarische Amtsblatt mitteilt, hat die kaiserliche Regierung ihren Vertrag mit der Deutschen Levante-Linie um 5 Jahre verlängert. Nach diesem Vertrage ist letztere verpflichtet, einen regelmäßigen Schiffsdienst zwischen Burgas und Varna einerseits und Haifa und Antwerpen andererseits zu unterhalten, wofür ihr eine Subvention von jährlich 115 200 fres. gewährt wird.

(»Konst. Handelsbl.«)

Eine recht traurige Nachricht kommt aus Danzig: Der Rodenacker schwer erkrankt in der Irrenheilanstalt. Dieser tatkräftige Mann, wie oft erregte er wegen seiner Tätigkeit Bewunderung. In jeder Materie war er bereit, ein ernster, arbeitsfreudiger Mann. Nun ist der



Kreisen seine starke Arbeitskraft verloren. Nicht nur unter ihnen, überhaupt an der Wasserkante wird sein Schicksal große Teilnahme erwecken, um so mehr als die Erkrankung wahrscheinlich die Folge geschäftlicher Sorgen gewesen ist.

Der Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Herr Kapitän L. S. v. Grumme, empfing von dem König von Portugal das Kommandeurkreuz des Königlich portugiesischen Militärordens San Bento d'Aviz, ferner Herr Kapitän Kaempff, der Führer des Dampfers »Deutschland« und während der letzten Mittelmeerreise des Deutschen Kaisers bekanntlich Führer des Dampfers »Hamburg«, das Kommandeurkreuz des Ordens Unserer lieben Frau von Villa Viçosa, und der Kapitän der Hamburg-Amerika Linie, Herr Reichenbacher, das Ritterkreuz des Ordens Unserer lieben Frau von Villa Viçosa.

Mit dem auf Seite 269 besprochenen Telemobiloskop, des Apparates mit der Eigenschaft, das Herannahen entfernter metallischer Gegenstände (Schiffe) zu signalisieren, haben an der Hook von Holland Versuche stattgefunden. Das Ergebnis war, wie auf der im Juni d. J. in London abgehaltenen Konferenz technischer Vertreter großer Dampferlinien mitgeteilt wurde, ein Fehlschlag. Ein Delegierter berichtete auch, daß sich das Prinzip, auf dem der Apparat aufgebaut sei, als Irrtum erwiesen habe, so daß wahrscheinlich nichts mehr von ihm gehört werden werde.

Die kürzlich vom Bundesrat herausgegebenen gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung sind in Broschürenform im Verlage von L. Friederichsen & Co., Hamburg, erschienen.

Die städtischen Behörden in Faaborg haben die Anlage eines neuen Hafens beschlossen und einen Plan für denselben angenommen. Die Kosten werden auf 250 000 Kronen veranschlagt.

Unter dem Namen »Shipowners Negligence (Remedies) Act 1905« ist nunmehr das hier schon früher besprochene am 1. Januar 1906 in Kraft tretende Gesetz publiziert worden, das die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen von Seeleuten für Unfälle an Bord von Schiffen in englischen Häfen regelt.

Über die Gründung einer neuen transozeanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Chile, die mit einem Kapital von 9 000 000 \$ ins Leben treten soll, gibt ein Rundschreiben aus Valparaiso einige nähere Auskunft. Einige Mitteilungen daraus werden von Interesse sein, zumal möglicherweise diese Gründung im Zusammenhang steht mit der Gründung einer neuen Dampfschiffsreederei für den Verkehr zwischen Europa und der Westküste von Südamerika, von der seit längerer Zeit die Rede ist. Eine Bestätigung für diese Vermutung könnte man vielleicht darin sehen, daß wie die »N. H. B.« sagt, einer der Interessenten dieses seit längerer Zeit schwebenden Projektes sich zurzeit in Chile aufhält.

Zu den Lohnstreitigkeiten in der nordenglischen Schiffbauindustrie wird berichtet, daß die Arbeiter beschlossen haben, ihre Forderungen von neuem vorzulegen, d. h. also, daß weitere Verhandlungen mit den Arbeitgebern geführt werden, wobei es nicht ausgeschlossen ist, daß es schließlich doch noch zu einem Streik kommen könnte, da die Arbeiter vorläufig auf ihren Forderungen bestehen.

Weil sich in der japanischen Handelsmarine ein fühlbarer Mangel an Maschinisten herausgestellt hat insbesondere solcher mit dem I. Patent, haben die Reedereien in einer Eingabe an die Regierung um die Erlaubnis nachgesucht, zweite und dritte Maschinisten als erste fahren zu lassen, auch wenn sie noch nicht das I. Patent besitzen.

## Vermischtes.

**Mit Segelschiffsgeschwindigkeiten**, mit diesem oft besackerten Gebiet beschäftigt sich in seiner letzten Nummer »Nautical Magazin«. Die Arbeit führt uns in die Zeit der Segelschiffahrt zurück, als die schneidigen Teeklipper englischen und amerikanischen Ursprungs durch ihre wunderbar schnellen Reisen die Schiffahrtswelt in Erstaunen setzten, ihr Interesse wachhielten und zu übertriebenen Darstellungen so häufig Anlaß gaben. Wer sich die Litteratur aus jener Zeit ansieht, findet über Fahrtgeschwindigkeiten der Segler Mitteilungen, die, damals gläubig aufgenommen, heute dem Stand der Forschung nicht mehr Stand zu halten vermögen. So wird heute Niemand mehr glauben, daß es Segelschiffe, wie beispielsweise »James Baines«, gegeben habe, die 22 Sm in einer Stunde und einmal sogar 528 Sm im Etmal zurückgelegt haben. Auch wird der Nachricht, wonach der berühmte amerikanische Klipper »Flying Cloud« Etmale von 433 und 427 Meilen gehabt habe, mit Mißtrauen begegnet. Wir bezweifeln die Richtigkeit dieser Mitteilung, weil gegenwärtig die »Preußen«, der beste Segler der Welt unter günstigsten Bedingungen, als beste Tagesleistung, nur 368 Meilen zu erlangen vermocht hat. Eine Tagesfahrt, wie sie in der Blüte der Klipperzeit die lange Jahre hindurch als der beste Segler bekannte »Thermopylae« mit ihrer schnellsten Reise von 60 Tagen Melbourne—London nicht zurückgelegt hat. Ihre beste Leistung war 324 Sm. Jene dem »James Baines« und der »Flying Cloud« unterschobenen Fahrtgeschwindigkeiten sind im Vergleich mit den Schnellseglern unserer Tage umso unwahrscheinlicher, als die Vorbedingungen für eine schnelle Fahrt günstiger bei großen als bei kleinen Schiffen sind. Und Schiffe kleiner Abmessungen waren jene Klipper doch nach unserem heutigen Begriff.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Tod eines Leichtmatrosen durch Herabstürzen aus dem Mast und Tod eines Matrosen durch Überbordschlagen beim Unterschlagen des Außenklüvers: Die Unfälle sind verursacht dadurch, daß die Verunglückten nicht die nötige Vorsicht beobachtet und sich trotz ungünstigen Wetters nicht genügend festgehalten haben. Der Schiffsleitung sind besondere Vorwürfe nicht zu machen. Es empfiehlt sich jedoch, bei Arbeit in schwerem Wetter den nach oben gehenden Leuten das Ablegen von schwerem Zeuge aufzugeben und beim Umwechseln von Segeln auf dem Klüverbaum und bei von vorne kommender See sich festzubinden. Mangel des Schiffes und der Takelage haben nicht vorgelegen. (Bremerhaven). — Tod eines Matrosen durch Überbordschlagen beim Farbereinigen außen Bords: Der Schiffsleitung sind Vorwürfe nicht zu machen; es ist jedoch zu empfehlen, daß Außenbordsarbeiten möglichst vermieden und, soweit erforderlich, stets dem wachhabenden Offizier besonders übergeben und besonders beaufsichtigt werden. (Bremerhaven).

**Über das Alter der deutschen Seeschifflotte** gibt der neueste Band des »Nauticus«, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, auf Grund der Reichsstatistik folgende Auskunft: Von den 1898 Ozeaudampfern, die insgesamt am 1. Januar 1904 die deutsche Flagge trugen und die alles in allem 2,9 Millionen Registertons brutto maßen, waren 471 Dampfer von 1,2 Millionen Tons unter 5 Jahre alt, 1110 Dampfer von

1,5 Millionen zwischen 5 und 20 Jahre, 317 von 237 441 Tons über 20 Jahre alt. Das ist ein ausgezeichnetes Resultat; steht doch die Jugendlichkeit des Dampfermaterials in direktem Verhältnis zu seiner Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit. Besonders vorteilhaft präsentiert sich die Verfassung der deutschen Seesampferflotte an der Nordsee. Hier waren von 1405 Dampfern mit 2,5 Millionen Registertons 374 mit 1,1 Millionen Tons unter 5 Jahre alt, 888 mit 1,3 Millionen Tons zwischen 5 und 20, 143 mit 137 271 Tons über 20 Jahre alt. Dem entspricht, daß in dem größten Nordseehafen, in Hamburg, 184 Dampfer und 632 300 Brutto-Registertons weniger als 5 Jahre, nur 88 Dampfer und 98 747 Tons über 20 Jahre alt waren. Bekannt ist, daß namentlich die Flotten der größten Hamburger Reedereien, voran die der Hamburg-Amerika Linie, fortgesetzt ein ungemein niedriges Durchschnittsalter bewahren.

**Prüfungswesen.** Mit der diesjährigen Herbstprüfung von Seeschiffen für große Fahrt und Seesteuerleuten wird in der Großherzoglich Mecklenburgischen *Navigationschule zu Wustrow* auf Fischland am Donnerstag, den 7. September, morgens 8 Uhr, begonnen werden. Anschließend an die nautischen Prüfungen werden Sonderprüfungen in der Schiffsdampfmaschinenkunde und in der Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrtsschiffen stattfinden.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Juli 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1905	1905	1904	1904
Totalverluste . . .	18	47	23	41
Beschädigungen . . .	304	127	306	111

Nach Flaggen geordnet gingen im Juli 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	8	italienische	—	1
britische	4	14	norwegische	2	3
dänische	—	1	russische	5	—
deutsche	3	1	schwedische	—	7
französische	2	6	spanische	1	—
japanische	1	—	türkische	—	6

**Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger** entfaltete auch im letzten Rechnungsjahre wieder eine segensbringende Tätigkeit. Durch die Rettungsstationen konnten in 17 Strandungsfällen 80 Personen aus Seenot gerettet werden, und zwar 66 durch Rettungsboote und 14 durch Raketenapparate. Seit Bestehen ist die Zahl der Geretteten damit auf 3185 gestiegen. Die Zahl der Rettungsstationen beträgt 124, gegen 122 im Vorjahre. Davon befinden sich 78 an der Ostsee und 46 an der Nordsee. 58 sind Doppelstationen, ausgerüstet mit Boot und Raketenapparat, 49 Boots- und 17 Raketenstationen. Neu errichtet wurden die Doppelstationen Rowe in Pommern und Karkelbeck in Ostpreußen. Die Gesamteinnahme belief sich auf 339 357,74 M., gegen 287 155,90 M. im Jahre 1903/04. Die Jahresbeiträge betrugen von 53 396 Mitgliedern 147 780,99 M., gegen 148 065,81 M. von 52 683 Mitgliedern im Vorjahre. An außerordentlichen Beiträgen gingen ein 109 106,73 M. Die bekannten kleinen Sammel-schiffchen lieferten 18 924,50 M. Die Gesamtausgabe stellt sich auf 289 223,17 M. Eine größere Stiftung ist der Gesellschaft wieder zugefallen durch die hochherzige Zuwendung von 30 000 M. seitens eines Freundes des Rettungswerkes in Mecklenburg, der ungenannt bleiben will. Aus der Laeisz-Stiftung, die zurzeit 153 100 M. beträgt, sind im Rechnungsjahre für 219 auf hoher See gerettete Menschenleben Prämien im Betrage von 3143,40 M. einschließlich des Geldwerts der Medaillen verteilt worden, so daß unter Hinzurechnung der 80

oben erwähnten Rettungen im ganzen 299: Rettungen mit 7331,20 M. prämiert wurden. Die Ehrengabe von 400 M. der Stiftung »Emile Robin« erhielt Kapitän B. Schierhorst, Führer des Hamburger Dampfers »Phoebus«, für die Rettung der zu 23 Personen bestehenden Besatzung der französischen Brigg »Il de terre Neuve« zuerkannt; den Preis von 200 M. hat die Rettungsmannschaft des 3. Elbleuchtschiffes für die Rettung von zwölf Personen des englischen Dampfers »Cito« erhalten. Stationsrapporte über die im letzten Jahre bewerkstelligten Rettungen liegen u. a. vor aus Norderney, Labö, Kitzb., Helgoland, Friedrichskoog, Cranz und vom 3. Elbleuchtschiff. (Hamb. Nachr.)

## Büchersaal.

**Förderung des Außenhandels.** Denkschrift über die Bedeutung des Exporthandels. Herausgegeben von der »Vereinigung der Export-Commissions-Firmen, Berlin« (Halensee-Berlin, Friedrichruberstraße 11).

Die Denkschrift stellt es sich in erster Linie zur Aufgabe, Klarheit darüber zu bringen, welche Grenzen dem direkten Export der Industrien gezogen sind und die Wichtigkeit darzutun, die die Erhaltung eines leistungsfähigen Exporthandels für die Industrie hat. Es wird in klarer Weise dargelegt, wie stets die Eröffnung neuer Absatzgebiete fast nur dem Exporthandel möglich ist und wie die direkte Betätigung der Industrie den durch den Handel gezeichneten Spuren folgt; wie auch fast der gesamte Teil des deutschen Exportes, den die Industrie jetzt direkt besorgt, doch lediglich Folge der Pionierarbeit ist, die der deutsche Exporthandel leistete. Die Grenzen zu zeigen, die dem direkten Export der Industrien gezogen sind, darzulegen, wie wichtig ein Zusammenwirken der Industrie und des Exporthandels, diesen Zweck verfolgen die Ausführungen in der Denkschrift in erster Linie; gleichzeitig soll in ihr Aufklärung über einige andere den Export betreffende Dinge, so z. B. über den Vertrieb des Exporthändlers mit oder ohne Mark, über das Vertrauensverhältnis des Exporthändlers zum Fabrikanten, über den Zusammenschluß von Fabrikanten zum direkten Export u. a. Mittel zur »Förderung des Exports«, gebracht werden.

**Die kriegerischen Ereignisse in den Kolonien im Jahre 1904.** Von Kunz (Major a. D.). Mit einer Übersichtsskizze. Verlag von H. S. Mittler & Sohn, Berlin 1905. Mk. 1.—.

In fesselnder Weise schildert der bekannte Militär-Historiker den Aufstand der Bondelzwarts, die Empörung der Hereros und die heldenhaften Kämpfe unserer braven Krieger, die in allen Gefechten glänzende Beweise der Tapferkeit abgelegt und mit rühmlicher Energie die größten Anstrengungen auf sich genommen haben. Er weist auf die außerordentlichen Schwierigkeiten hin, die der deutschen Führung bezüglich der Versorgung der Truppen mit Lebensmitteln, Wasser und Schutzbedarf erwuchsen. Erst eine spätere Geschichtsschreibung dürfte die Entbehrungen vollat würdigen können, die die Truppen in Südwestafrika auferlegt worden sind. Neu wird die Kunzsche Darstellung der Vorgänge lesen, ohne Bewunderung für die Helden erfüllt zu werden, die in minder schwer und tapfer gegen Hunger, Durst und in Kämpfen mußten als sie ihre Waffen gegen einen so weit überlegenen zähen Feind geführt haben. — Der Verlauf der Ereignisse in Südwestafrika läßt der Verfasser in Berichten über Kamerun und Neuguinea folgen, sowie eine Übersicht über die Verluste an Offizieren und Mannschaften während der südwestafrikanischen Kämpfe bis Ende 1904. Eine Karte ergänzt die klare Darstellung.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 35.

Hamburg, den 2. September.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Ein »Urteil« über die 1903er Seemannsordnung. — Strandung des »Kurfürst« (Kaiserliches Oberseeamt). — Unser nautisches Jahrbuch. — Wachdienst von Schiffsoffizieren. — Die deutsche Flagge in außereuropäischen Ländern und Häfen. (Schluß.) — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Strandung des »Kurfürst«.

Daß das Oberseeamt (Seite 414) den Wortlaut des Seeamtsspruches aus gleichen Gründen, wie wir sie hier auf S. 534 im vorigen Jahre ausgesprochen haben, verwirft, gereicht uns zur Genugtuung, um so mehr als unsere damalige Stellungnahme in Kreisen auf Widerstand stieß, die glaubten, mit der Abfassung jenes Spruches sei an Weisheit und Überlegung der Vogel abgeschossen worden. Im Zusammenhang mit der Kritik am Wortlaut des Seeamtsspruches verdient der oberseeamtliche Ausspruch Beachtung, wonach ein für allemal die Entziehung des Schifferpatents auch die Entziehung der Befugnis des ganzen Gewerbebetriebs als Schiffer umfaßt. Eine Auffassung, die zwar schon, wie es in der Begründung angegeben ist, im Jahre 1884 ausgesprochen wurde, die uns aber entgangen war und die auch die in nautischen Kreisen unerledigt gebliebene Streitfrage verneint: ob einem Steuermann, dem das Schifferpatent entzogen worden ist, die Berechtigung zur Führung von Schiffen in kleiner oder Küstenfahrt\*) belassen bleibe. Ganz besonderes Interesse darf diese Entscheidung aber insofern beanspruchen, als das Oberseeamt nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage zu dem Ergebnis gelangt, daß der Steuermann Schwarz, dem das Seeamt das Schifferpatent wegen Unfähigkeit ent-

zogen hatte, den Eindruck eines tüchtigen und gewissenhaften Schiffsoffiziers gemacht und daß an seinem Verhalten schlechterdings nichts gefunden wurde, was ihm hätte zum Vorwurf gemacht werden können!! Eine derartige Divergenz in der Beurteilung über das Verhalten eines Navigateurs zwischen Seeamt und Oberseeamt ist uns denn doch noch nicht vorgekommen! Wer mit Aufmerksamkeit die Beweisführung des Oberseeamts liest und gewahr wird, wie dort Wort für Wort jedes dem Steuermann durch das Seeamt gewordene Beschuldigung widerlegt ist, wird sich über seine Meinung nicht lange im Unklaren sein und ihm werden dann auch die Worte zu einem Urteil über diese Untersuchung des Seeamts nicht fehlen. Man muß sich hierbei nur vergegenwärtigen, daß beiden Instanzen dasselbe Beweismaterial vorlag! Haben wir schon, gestützt auf unsere Ansicht, die sich ohne genauere Kenntnis des Aktenmaterials als Zuhörer der Seeamtsverhandlung gebildet hatte, den Seeamtsspruch nach seiner Bekanntgabe ohne jede Beschönigung verurteilt, so können wir angesichts dieser Beweisführung des Oberseeamts nur bedauern, damals nicht schärfere Worte der Verurteilung ausgesprochen zu haben.

#### Die Untersuchungen über Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen

nach dem Snell'schen bzw. Holmgreen'schen Verfahren scheinen in England in Mißkredit zu

\*) Siehe § 9 der Bekanntmachung des Bundesrats über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren vom 10. Juni 1903.



geraten. Wenigstens erhält man diese Auffassung bei der Nachricht, daß mehrere Mitglieder des Unterhauses beabsichtigen, von der Regierung die Einführung einer anderen Feststellungsmethode zu fordern. Veranlaßt zu ihrem Vorgehen sind sie durch die amtlich beglaubigte Tatsache, daß sich ein erheblicher Prozentsatz der zum zweiten Male geprüften Seelente weder als kurzsichtig noch als farbenblind erwies. Unter 39, die den Bedingungen über Sehvermögen nicht entsprachen, liessen sich 3 und alle mit Erfolg abermals prüfen; unter 71 als farbenblind bezeichneten Schiffsleuten erhielten 11 bei der Nachprüfung die Bescheinigung für ein normales Farbenunterscheidungsvermögen. Das ist allerdings ein merkwürdiges Resultat und spricht, so wie es hier vorliegt, nicht für die

Brauchbarkeit der beiden Untersuchungsverfahren. Leider fehlen im Bericht des Handelsamtes jegliche Angaben über die Methode, nach der im Revisungsverfahren geprüft worden ist. Farbige Lampen, wie sie bei uns für Schiffsleute, die nach dem Holmgreen'schen Verfahren versagen, gebraucht werden, können kaum angewandt worden sein. Anders wäre die Anzahl der Reaktivierten ohne Frage geringer, wenn auch zugegeben werden soll, daß die Bedingungen nach dem Holmgreen'schen Verfahren schärfer als bei der Lampenprüfung sind. Ebenso ist man über die zu unterbreitenden Vorschläge der Parlamentsmitglieder im Unklaren. Welche Art der Untersuchung wollen sie empfehlen? Hoffentlich erfahren wir bald etwas näheres, um es dann gleich mitteilen zu können.

### Ein „Urteil“ über die 1903er Seemannsordnung.

Daß der deutsche Schiffsmann in bezug auf Arbeitsdauer, Wachdienst, Überstundenlohn, Krankenfürsorge etc. etc., überhaupt in sozialer Hinsicht günstiger, bei weitem besser gestellt ist, als irgend einer seiner ausländischen Kollegen ist hier schon wiederholt, gestützt auf einwandfreies Vergleichsmaterial, ausgesprochen und nachgewiesen worden. Eine verbreitete Tatsache und ebenso bekannt ist auch, daß der dem deutschen Seemann durch die Gesetzgebung zuteil wordene Schutz sich selbstverständlich nur durch eine vermehrte Belastung deutscher Reedereien durchführen läßt. Niemand durfte sich daher wundern, wenn die Reedereien vor Erlass der ihnen im Entwurf bekannt gewordenen Seemannsordnung bestrebt waren, die ihnen drohenden Mehrausgaben von sich mit dem Hinweis auf die ungünstige Geschäftslage und besonders auf die Verhältnisse der Seeleute in anderen Ländern abzuwälzen oder doch zu beschränken. Als sich später herausstellte, daß ihre Einwände vom Reichstage nicht oder doch nur ungenügend berücksichtigt worden waren, griff, eine sehr natürliche Erscheinung, zunächst Enttäuschung Platz. Eine Stimmung, die sich in verschiedenen Kundgebungen Luft machte. Dann folgte das Stadium der Resignation und später der gegenwärtige Zustand, in dem die deutschen Reeder, und das muß ihnen auch ihr Feind lassen, mit peinlicher Genauigkeit und ohne Hintergedanken bestrebt sind, den Schiffsleuten die Segnungen der neuen Seemannsordnung, dieses bedeutenden Arbeiterschutzgesetzes, ohne Einschränkung zuteil werden zu lassen.

Wer Gelegenheit nimmt, den Verhandlungen der Seemannsämtler zu folgen, wird bestätigen, daß nur ein ganz geringer Bruchteil aller dort zur Verhandlung kommenden Sachen Klagen der Leute

über Mißachtung des Gesetzes durch die Vorgesetzten darstellt. Liegt aber einmal eine solche Beschwerde vor, dann wird sie eingehend geprüft und falls sie sich bestätigt, falls sich ein Mißbrauch der Disziplinargewalt oder auch nur ein Versehen herausstellt, dann werden in der Regel mildernde Gründe versagt. Eine durchaus richtige Auffassung, denn wer als Vorgesetzter vom Untergebenen eine Befolgung von Gesetzesvorschriften fordert und in Interesse der Disziplin zu fordern berechtigt ist, muß zunächst selbst nach den Bestimmungen des Gesetzes handeln.

Das Vorstehende ist hier natürlich nicht erwähnt, um den Reedern und Schiffsfunktionären wegen ihrer Auffassung ein Kompliment zu machen, sie tun nur ihre Pflicht, wohl aber, um mit Genugtuung festzustellen, daß sich die sprichwörtliche deutsche Pflichterfüllung, gepaart mit Gewissenhaftigkeit, in keinem Stande verleugnet. Auch nicht unter den Seeleuten niederer Charge. Soweit ihr ureigenes Wesen, ihre ihnen angeborenen Charaktereigenschaften zur Betätigung kommen, erfüllen sie willig die bei der Anmusterung übernommenen Pflichten und erkennen auch an, daß sich ihre Lage durch die neue Seemannsordnung ganz wesentlich gegen früher gebessert hat.

Jene an die unbeeinflusste Urteilskraft geknüpft Voraussetzung trifft aber ja bekanntlich nicht auf alle deutschen Schiffsleute zu, denn wie mannigfaltig bekannt, steht ein erheblicher Teil unter dem Einfluß des sozialistischen Seemannsverbandes und unter den sozialen Frieden störenden Tendenzen. Wo diese Vereinigung nur auf dem Boden von Unfriede und Zwietracht gedeihen kann, ist es natürlich, daß ihre ausgesprochene Devise Propagierung des Klassenkampfes, sind ihre Leiter aus wohlverstandenen Sonderinteresse bestrebt, alle

magen zu bekämpfen, welche die Eigenschaft haben könnten, die Schiffsleute mit ihrem Geschick als wirtschaftlich Schwache auszusöhnen.

Ein Mittel zur Überbrückung des Gegensatzes und zum Ausgleich der gegenteiligen Interessen ist ohne Frage die neue Seemannsordnung mit ihrer großen Anzahl von Rechten für die Schiffsbesatzung, denen ebensoviele Pflichten der Reederei oder des Schiffskommandos gegenüberstehen. Diese für sie und ihr Gewerbe sehr gefährliche Sachlage haben die Leiter des Seemannsverbandes sofort nach Bekanntwerden der neuen Seemannsordnung erkannt und zu ihrem eigenen Schutz entsprechende Maßregeln getroffen. Wo und wann sich auch immer Gelegenheit zu einem abfälligen Urteil über einen Paragraphen der Seemannsordnung bot, ist sie wahrgenommen und hauptsächlich gegen die Disziplinar- und Strafvorschriften angewandt worden. Daß die Mehrheit des Reichstages den unzähligen Anträgen auf Lockerung der Disziplin ihr Ohr versagte, daß sie standhaft gegenüber den Tiraden aus dem sozialdemokratischen Lager über angeblichen Mißbrauch der Disziplinargewalt blieb, war für die Sozialisten damals bekanntlich ein Vorwand, die Seemannsordnung in dritter Lesung abzulehnen. Mit dieser rabulistischen Stollungnahme reservierten sie sich das Recht, über das bedeutende Arbeiterschutzgesetz den Stab zu brechen, ohne daß ihr an sich für eine angebliche Arbeiterpartei widerspruchsvolles Verhalten als solches festgenagelt werden konnte. Nach dem Rezept, wie es bei der dritten Lesung von der Zentrale angewandt wurde, hat seitdem, wie gesagt, die sozialdemokratische Gefolgschaft in der Leitung des Seemannsverbandes gearbeitet.

Über dieses demagogische Verhalten ist den Lesern schon früher Mitteilung gemacht worden, wenn wir jetzt darauf zurückkommen, dann ist ein uns zugestelltes Pamphlet die Ursache. Im Gewande eines Berichtes an den Seemannsverband leistet sich sein Vorstand unter dem Titel »Gesetzgebung und Seeleute« ein »Urteil« über die Seemannsordnung, das die tatsächlichen Verhältnisse geradezu auf den Kopf stellt, trotzdem aber anscheinend Anspruch auf ein ernstzunehmendes Geistesprodukt machen will. In den Kreisen, für die es bestimmt ist, für die Delegierten des Seemannsverbandstages, weiß man seinen Wert einzuschätzen. Der Verfasser und seine Gesinnungsgenossen blicken sich mit Augurenlächeln an und haben sich verstanden. Ist es doch eines der vielen Agitationsmittel, um die locker gewordenen Bande der Mitglieder wieder etwas zu festigen. Welchen Eindruck hinterläßt das Lügengewebe aber auf den unverdorbenen Schiffsmann? Er, der die Schliche und Ränke seiner »Ratgeber« nicht kennt und für bare Münze nimmt, was doch eitel Spiegelfechterei ist, muß, da

ihm, wie allen weniger Gebildeten, ein gefestigtes Urteil mangelt, störrisch und aufsässig werden, mag er früher auch noch so überzeugt von dem arbeiterfreundlichen Charakter der Seemannsordnung gewesen sein. Wäre eine solche der Allgemeinheit schadenbringende Wirkung nicht zu befürchten, man brauchte sich um das Treiben der Agitatoren nicht mehr als um Kurpfuscher und ähnliches Gelichter zu kümmern. Diese wenden sich an Einzelne und es ist deren Sache, wenn sie hereinfallen. Das hier in Rede stehende Elaborat der Seemannsagitatoren wird aber in mehreren tausend Abdrücken unseren Seeleuten als Lektüre aufgedrängt und es wird, mögen sich einzelne auch noch so sträuben, nicht ohne Einfluß auf ihr Verhältnis zu den Vorgesetzten bleiben. Das ist das Bedauerliche an der ganzen Sache.

Damit sich die Leser ungefähr ein Urteil bilden können, einige kurze Proben aus dem Abschnitt »Gesetzgebung und Seeleute«:

»Die Seemannsordnung stellt eine Sammlung wert- und inhaltloser Paragraphen dar, deren einziger Wert in der Möglichkeit besteht, sie abseits der Reeder und Vorgesetzten umgehen, seitens der Behörden wie einen Deichsel drehen, ganz nach Willkür auslegen zu können.«

»In bezug auf die vom Reichstage in einer Resolution geforderte Erweiterung der für die Seeleute bestehenden Schutzgesetzgebung, hat die Regierung bisher nicht reagiert. Sie überläßt die Lösung dieser so überaus wichtigen Materie der See-Berufsgenossenschaft, die durch eine unzulängliche »Revidierung« ihrer Unfallverhütungsvorschriften die Aufgaben einer ernsthaften seemannischen Arbeiterschutzgesetzgebung glaubt dann erfüllt zu haben, wenn sie dem Bären den Pelz wäscht, ohne ihn einmal naß zu machen. Wie wenig die See-Berufsgenossenschaft in der Lage und gewillt ist, den berechtigten Ansprüchen der Seeleute in bezug auf Vermehrung des Schutzes für ihr Leben und ihre Gesundheit Rechnung zu tragen, beweist ihre Lösung der Frage der Tiefseefahrt und der getroffenen Maßnahmen zur Verhütung der in den letzten Jahren einen erschreckenden Umfang annehmenden Unfälle der Fischdampfer, speziell im Wesergebiet. Sie bleibt mit ihren Maßnahmen, die diesbezüglich in den Berichtsjahren getroffen wurden, stets auf halbem Wege stehen, weil es das kapitalistische Interesse so erfordert.«

»Über die heutige, ganz dem Geiste der neuen Seemannsordnung entsprechenden Rechtslage der seemannischen Arbeiter ließen sich Bände schreiben. Wo immer wir unseren Blick hinwerfen, finden wir nichts als Willkür, Niedertrampeln und Umgehung der wenigen greifbaren Schutzbestimmungen der neuen Seemannsordnung. In bezug auf die Arbeitszeit, Überstundenarbeit, Tropenarbeit, Sonn- und Festtagsarbeit, Wachdienst und Wachesystem, willkürliche Kürzung des sauer verdienten Überstundenlohnes, dieselben unhaltbaren Zustände wie früher; die schrecklich hohen Strafen für minimale Vergehen, genau wie früher; dieselbe brutale Behandlung seitens schweifwedelnder Vorgesetzten, wie früher; von den Seemannsämtern dieselbe Schlamperei in der Rechtsprechung, wie früher. Die Seeleute niederer Chargen sind dank der willkürlichen und irrigten Auslegung des § 5 der S.-O. durch die verschiedenen Landesregierungen und -Behörden von jeder praktischen Mitwirkung an den Seemannsämtern ausgeschlossen. Die Auslegung der einzelnen Bestimmungen der Seemannsordnung

ist bei jedem Seemannsamt verschieden, wie auch das Verfahren vor den Seemannsämtern in den meisten Fällen ganz der Laune des Vorsitzenden angepaßt wird. Die Vorgesetzten an Bord unterziehen sich nicht einmal der Mühe, den Inhalt der Seemannsordnung zu studieren, kennen sie folglich nicht und erklären: an Bord des Schiffes ist der Wille des Vorgesetzten oberstes Gesetz! Also die reinste Paschawirtschaft, ganz wie früher.

Das ist das traurige, unsere Reeder, Behörden, Regierung und Gesetzgebung beschämende Bild, das sich vor unseren Augen allorts in den Berichtsjahren trotz der neuen Seemannsordnung entrollte. Das sind rechtliche Zustände, wie sie rückständiger, um nicht zu sagen barbarischer, nicht gedacht werden können. Da kann sicher von dem berühmten Schlagwort von den »vollendeten Rechtsgarantien« keine Rede sein. Diese Rechtsverhältnisse und ihre Anwendung in der Praxis, haben Zustände gezeitigt, durch deren Folgen die

Bände der Leidenschronik der deutschen Seeleute sich mit einem einzigen Notschrei der Seeleute anfüllen. Aus dem Notschrei entwickelt sich eine heftige Anklage gegen diejenigen, die die heutigen Rechtszustände der Seelente mitleidig geschaffen haben.

Wer die tatsächlichen Verhältnisse kennt, wer die hohen Lasten unserer sozialpolitischen Gesetzgebung zu tragen hat: die deutschen Reeder, wer unter der Ronitenz unserer aufgeblähten und aufgestachelten Schiffsleute zu leiden hat: die deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere, sie könnten beim Lesen des vorstehenden Ergusses glauben, Jemand im Deliriumschauer sprechen zu hören. Und doch, so wahrheitswidrig alles dargestellt wird, es findet seinen Leserkreis.

### Strandung des „Kurfürst“ (Kaiserl. Oberseeamt).

(Wirkung der Entziehung der Gewerbebefugnis. — Widersprüche in der Protokollierung der Aussagen vor dem Seeamt. — Unsichtige Witterung.)

Auf die Beschwerden des Reichskommissars und des Schiffsoffiziers Wilhelm Schw. gegen den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 31. Mai 1904 über den Seeunfall des Dampfers »Kurfürst« von Hamburg hat das Oberseeamt nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß die Beschwerde des Reichskommissars zurückzuweisen, im übrigen aber der Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 31. Mai 1904 dahin abzuändern, daß dem Schiffsoffizier Schw. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen, und die baren Auslagen des Beschwerdeverfahrens außer Ansatz zu lassen.

An der Verhandlung nahmen teil: 1) als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; 2) als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Kapt. Schramm, Schiffsbaumeister Ludewig, Kapt. Blanke, Navigationslehrer Fesenfeld, Kapt. Wiegand; 3) als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause; 4) als Reichskommissar: Vizeadmiral z. D. Frh. v. Bodenhausen.

Der Tatbestand, auf den sich das Oberseeamt stützt, ist hier näher auf den S. 276, 296, 534 (Jahrg. 1904) besprochen worden. Er kann zum Verständnis des Zusammenhangs umso mehr entbehrt werden, als das Oberseeamt wiederholt auf ihn zurückkommt.

Die Entscheidung des Oberseeamts wurde aus folgenden Gründen gefällt:

Gegen den Spruch des Seeamts hat der Reichskommissar wegen der dem Schiffer W. günstigen Entscheidung und der Schiffsoffizier Sch. wegen der gegen ihn ergangenen ungünstigen Entscheidung die Beschwerde eingelegt.

I. Was zunächst die Fassung des seeamtlichen Spruches anlangt, so ist dazu folgendes zu bemerken:

Der Spruch enthält, wie der Reichskommissar rügt, eine ausdrückliche Feststellung, daß der Schiffsoffizier Sch. den Seeunfall verschuldet hat, allerdings nicht. Immerhin läßt sich aus der Feststellung: daß die Strandung vermieden worden wäre, wenn der Kapitän rechtzeitig vom wachhabenden Offizier auf Deck gerufen worden wäre, um die notwendigen Maßregeln zu treffen, und wenn dieser Offizier die ihm zu Gebote stehenden Mittel für die Sicherheit des Schiffes angewandt hätte, im Wege der Schlußfolgerung entnehmen, daß nach der Ansicht des Seeamts der Seeunfall durch den wachhabenden Offizier verursacht worden ist. Könnte sonach zwar auf jene Feststellung die Entziehung der Gewerbebefugnis gegen Sch. sich gründen, so muß es doch für zweckmäßig und der Absicht des Gesetzes entsprechend erachtet werden, daß in dem Spruche, und zwar in

seinem entscheidenden Teile, das Verschulden desjenigen, dem die Gewerbebefugnis entzogen wird, ausdrücklich zur Feststellung gelangt. (Vergl. § 25 und § 4, insbesondere Abs. 2 Nr. 1 des Seeunfallgesetzes.)

Das Seeamt hat dem Schiffsoffizier Sch. die Befugnis, deutsche Kauffahrtschiffe jeder Größe auf allen Meeren zu führen, d. i. die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes als Schiffer auf großer Fahrt entzogen. Dies ist unzulässig; die Entziehung der Befugnis muß den ganzen Geschäftsbetrieb als Schiffer umfassen (vergl. Entscheidung des Oberseeamts vom 13. Oktober 1894, Bd. 6, S. 159). Der Spruch hätte noch lauten müssen: »das Seeamt entzieht ihm daher die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes.« Ebenso ist die Formulierung: »die Befugnis, als Seesteuermann auf großer Fahrt zu fahren, wird ihm belassen« zu verwerfen; der Spruch hätte lauten müssen: »die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes wird ihm belassen«, vorausgesetzt, daß der Reichskommissar einen auf Entziehung auch dieser Befugnis gerichteten Antrag gestellt hätte. Da der Antrag aber nur auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes gerichtet war, so stand dem Seeamt eine Entscheidung über die Entziehung oder Belassung der Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes überhaupt nicht zu; denn auch in § 26 Abs. 2 des Seeunfallgesetzes dem Seeamt eingeräumt Fähigkeit, neben dem Schifferpatent das Steuermannspatent zu entziehen, hat einen Antrag des Reichskommissars zur Voraussetzung. Daß dem Schiffsoffizier Sch. die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes verblieb, ergab sich schon ohne weiteres daraus, daß ihm nur die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen war. Endlich lautet der Spruch nicht dahin, ihm die Befugnis zum Schiffer auf großer Fahrt zu entziehen, was falsch gewesen wäre, sondern gemäß ganz allgemein dahin, ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen. Der Spruch des Seeamts ist also auch in dieser Beziehung formell unrichtig.

II. Aber auch sachlich vermag das Oberseeamt den Spruche des Seeamts, wenigstens was den Steuermann anlangt, zuzustimmen.

Mit dem Seeamt erachtet das Oberseeamt, daß eine östliche, nach der Straße von Gibraltar, Strömung das Schiff von seinem NW-Kurse etwas versetzt hat. Ohne diese Stromversetzung wäre das Schiff auf dem vom Schiffer W. gewählten Kurse von S.



Point und Kap St. Vincent passiert; die Ursache der Strandung ist sonach in der Stromversetzung zu finden.

Das Seeamt ist zu der Ansicht gelangt, daß die Strandung trotzdem bei pflichtmäßiger Sorgfalt des wachhabenden Offiziers Sch. zu vermeiden gewesen wäre. Es findet sein Verschulden darin, daß er den Kapitän nicht rechtzeitig habe rufen lassen, als das St. Vincent-Feuer nicht in Sicht kam, und daß er nicht gelotet habe. *Diese Beurteilung des Suchverhalts trifft nicht zu.*

Nach dem in das Nachordrebuch eingetragenen Befehle sollte der Kapitän, der um 11 Uhr bei völlig klarem und stillem Wetter sich zur Ruhe begeben hatte, geweckt werden, sobald das Feuer von St. Vincent in Sicht kam. Eine Zeit, zu welcher nach Ansicht des Kapitäns dies der Fall sein würde oder zu welcher er spätestens geweckt sein wollte, war in das Ordrebuch nicht eingetragen. Bei wörtlicher Auslegung des Befehls war also der Zeitpunkt, den Kapitän zu wecken, noch nicht eingetreten, als dieser kurz nach 2 Uhr, ohne geweckt zu sein, auf die Brücke kam; denn bis dahin war das Feuer noch nicht in Sicht gekommen. Der Steuermann Sch. hat sich jedoch zur Rechtfertigung seines Verhaltens nicht etwa auf diese wörtliche Auslegung zurückgezogen, sondern unumwunden zugegeben, daß er die Ordre, deren ungenaue Fassung im Vergleiche zu entsprechenden Befehlen seiner früheren Kapitäne ihm aufgefallen war, ohne jeden Zweifel dahin aufgefaßt habe, den Kapitän zu wecken, sobald entweder das Feuer in Sicht käme oder die Distanz bis zum Inblickkommen des Feuers der Karte nach abgelaufen wäre, ohne daß das Feuer in Sicht kam. Daneben war Steuermann Sch. sich auch der allgemeinen Ordre wohl bewußt, den Kapitän wecken zu lassen, sobald infolge Eintritts von unsichtigem Wetter Nebelsignale zu geben wären. Es bleibt sonach zu untersuchen, ob der eine oder der andere Anlaß, den Kapitän zu wecken, vorgelegen hat, und von Sch. nachlässigerweise unberücksichtigt geblieben ist.

Kapitän W. war der Ansicht gewesen, daß das Feuer von St. Vincent gegen 1 Uhr in Sicht kommen mußte. Diese Ansicht des Kapitäns war dem Steuermann Sch. in Ermangelung einer dahin gehenden Eintragung in das Ordrebuch oder einer entsprechenden mündlichen Verständigung unbekannt geblieben. Für ihn konnte deshalb als Zeitpunkt für das Wecken des Kapitäns nur maßgebend sein, wann nach seiner auf gewissenhafter Erwägung beruhenden Meinung St. Vincent-Feuer in Sicht kommen mußte. Die Annahme des Seeamts, daß er diesen Zeitpunkt auf 1 1/2 Uhr berechnet habe, stützt sich auf sein vermeintliches Zugeständnis, welches nach dem Protokoll über die Hauptverhandlung vom 28. Mai 1904 dahin gelaute haben soll: »Nach meiner Feststellung mußte ich das Feuer um etwa 1 1/2 Uhr in Sicht bekommen«. Offenbar beruht diese Wiedergabe der Sch.'schen Äußerung auf einem Mißverständnis, denn sie ist unvereinbar mit seinen weiteren diesbezüglichen Angaben vor dem Seeamte, die er vor dem Oberseeamte wiederholt hat und die diesem im Gegensatz zum Seeamt durchaus verständlich, glaubwürdig und schlüssig erschienen sind. Danach glaubte Sch. nach seiner Berechnung nicht: gegen 1 1/2 Uhr das St. Vincent-Feuer in Sicht bekommen zu müssen, sondern: um diese Zeit in seinen Lichtkreis zu kommen, zunächst aber in den dunklen Sektor, da das Feuer ostwärts durch hohes Land verdeckt ist. Bis er aus dem dunklen Sektor herauskam, konnte nach seiner Schätzung eine Viertelstunde vergehen und dann glaubte er auch mit einer entgegenkommenden Strömung rechnen zu müssen, die das Schiff in der Fahrt aufhielt, sodaß ihm das Ausbleiben des Feuers bis gegen 2 Uhr keinen Anlaß zur Besorgnis bot. Das Seeamt hat die Behauptung des Steuermanns Sch., daß das Feuer ostwärts durch hohes Land verdeckt sei, verworfen, indem es ihm die »ungeheuerliche« Annahme unterstellte, daß ein Leuchtfeuer für ein Schiff, das sich auf richtigem Kurse

befindet und zu dessen Orientierung das Feuer dienen soll, unsichtbar sein sollte. *Es ist unverständlich, wie das Seeamt zu dieser „ungeheuerlichen“ Auslegung der von Sch. aus dem Feuerbuch und der Inray'schen Karte entnommenen, der Wirklichkeit durchaus entsprechenden Annahme, daß er sich zunächst im dunklen Sektor des Feuers befunden habe, gelangt ist.* Auch ist nicht ersichtlich, worin der vom Seeamt angenommene Widerspruch zwischen dieser Behauptung und der weiteren Angabe liegen soll, daß er das Schiff durch entgegenkommende Strömung zurückversetzt vermutete. Beide Erwägungen kamen vielmehr zusammen, um in Sch. die Annahme hervorzurufen, daß das Leuchtfeuer, wenn zwar lediglich nach der auf die durchlaufene Distanz gegründeten Berechnung früher, so doch in Wirklichkeit wohl erst gegen 2 Uhr in Sicht kommen mußte. War sonach für Sch. in dem Ausbleiben des Leuchtfeuers bis 2 Uhr nach seiner auf seemannischen Erwägungen beruhenden Überzeugung kein Anlaß zur Besorgnis gegeben, so kann ihm kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er erst, als auch um 2 Uhr das Feuer nicht in Sicht kam, sich entschloß, den Kapitän wecken zu lassen. Dieser Entschluß kam dann nicht zur Ausführung, weil der Kapitän ungerufen auf die Brücke kam.

Es bleibt noch zu prüfen, ob etwa das Wetter derart war, daß der Kapitän hätte vor 2 Uhr geweckt werden müssen. Nach der eidlichen Bekundung des Führers der »Therapia« war das Wetter um 1 1/4 Uhr noch so klar, daß er bei einer Entfernung von etwa 3 Schiffslängen nicht nur den »Kurfürst« sondern auch ganz deutlich dessen Laternen und beleuchtete Kajütfenster gesehen hat. Auch sonst wird durch die Aussage des Kapitäns St. von der »Therapia« die Angabe des Steuermanns Sch. unterstützt, daß in der Zeit wohl die Luft hässig war und einzelne schnell vorüberziehende Nebelbänke kamen; von einem dichten Nebel, der den Ausguck gebindert hätte, konnte aber zu der Zeit noch nicht die Rede sein. Hiernach ist die Sch.'sche Angabe nicht widerlegt, daß in den Witterungsverhältnissen für ihn gleichfalls kein Anlaß gelegen habe, den Kapitän früher wecken zu lassen.

Endlich ist auch der gegen Sch. aus dem Unterlassen des Lotens erhobene Vorwurf hinfällig. Es kann dahingestellt bleiben — worauf der Reichskommissar hingewiesen hat — inwieweit die Wachoffiziere Lotungen selbständig, ohne besonderen Auftrag des Kapitäns auszuführen berechtigt oder verpflichtet waren. Daß der Nebel nicht so dicht war, um vor dem Andeekommen des Kapitäns das Loten notwendig zu machen, ist oben dargetan. Das Seeamt führt als weiteren Grund für die Notwendigkeit des Lotens an, daß das Schiff plötzlich in ganz ruhiges Wasser geraten sei, während vorher Dünung gewesen war. Mit Recht hat der Reichskommissar zu Gunsten des Beschwerdeführers Sch. geltend gemacht, daß die Beweiserhebung vor dem Seeamte keinerlei Anhalt dafür geboten habe, daß ein Ruhigwerden des Wassers unter Land von irgend jemanden bemerkt oder zur Sprache gebracht worden sei.

Das Oberseeamt hat sonach in dem gesamten Verhalten des Steuermanns Sch., der den Eindruck eines tüchtigen und gewissenhaften Schiffsoffiziers gemacht hat, schlechterdings nichts gefunden, was ihm zum Vorwurf gemacht werden könnte. Seinem Antrage gemäß war ihm daher das Schifferpatent zu belassen.

Was den Schiffer W. anlangt, so ist bereits erwähnt, daß die wegen seines Weckens gegebene Ordre die gebotene Genauigkeit hat vermissen lassen. Auf den Unfall ist diese Ungenauigkeit jedoch, wie oben dargelegt, ohne Einfluß geblieben. Daß W. seinem 2. Offizier Sch., wie das Seeamt andeutet, zu großes Vertrauen geschenkt und seine Fähigkeiten überschätzt habe, trifft nach den obigen Ausführungen nicht zu: Sch. fällt nichts zur Last, was ihn dieses Vertrauens unwert erscheinen ließe. Es bleibt nur übrig zu untersuchen, ob Schiffer W.,

nachdem er auf die Brücke gekommen war und damit das Kommando wieder übernommen hatte, die Strandung des Schiffes durch geeignete Maßnahmen noch hätte verhindern können und ob die Unterlassung solcher Maßnahmen ihm als Pflichtwidrigkeit anzurechnen ist.

Schiffer W. war von der Annahme ausgegangen, daß das St. Vincent-Feuerschiff gegen 1 Uhr in Sicht kommen mußte. Um 2 Uhr war er davon erwacht, daß er Glasen schlagen hörte, hatte sich, verwundert darüber, daß er noch nicht geweckt war, schnell angezogen und war auf die Brücke gegangen. Hier angekommen, hat er sich bei dem wachhabenden Offizier Sch. über dessen Wahrnehmungen bezüglich der Nebelböen, Mitdampfer usw. unterrichtet, insbesondere auch dessen Meldung entgegengenommen, daß das Feuer noch nicht in Sicht gekommen sei. Er hat dann, als Sch. von der Notwendigkeit zu stoppen und zu loten sprach, die Absicht geäußert, dieses Kommando zu geben, sobald die Nebelböe, in der sie sich gerade befanden, vorüber sei. Fast unmittelbar darauf teilte sich der Nebel, die Felswand wurde sichtbar und das Schiff stieß auf.

Der Reichskommissar hat die Ansicht vertreten, daß die Strandung vermieden worden wäre, wenn Schiffer W. sofort, nachdem er auf die Brücke gekommen war, die erforderlichen Maßnahmen ergriffen hätte, insbesondere hätte stoppen und loten lassen. Es kann dahingestellt bleiben, ob diese Ansicht

zutrifft oder ob nicht schon in dem Augenblick, als der Kapitän auf der Brücke erschien, das Schicksal des »Kurfürst« besiegelt war. Jedenfalls kann dem Schiffer, wenn schon ihn der Umstand, daß er um 2 Uhr noch nicht geweckt worden war, stutzig machen mußte und auch tatsächlich ihn veranlaßt hatte, sich sofort auf die Brücke zu begeben, daraus kein Vorwurf gemacht werden, daß er, da Anzeichen für eine unmittelbare Gefahr nicht vorlagen, zunächst sich angelegen sein ließ, über die Situation durch Besprechung mit dem 2. Offizier Sch. zu klären zu kommen. Richtiger wäre es nun allerdings gewesen, wenn Schiffer W., nachdem er die gewünschten Meldungen von Sch. erhalten hatte, alsbald hätte stoppen und loten lassen, ohne erst das Vorübergehen der Nebelböe abzuwarten. In dieser Verzögerung kann aber die Ursache der Strandung aus deswillen nicht gefunden werden, weil im Hinblick darauf, daß nur eine ganze kurze Spanne Zeit, äußerstenfalls nur wenige Minuten zwischen der beendeten Orientierung des Schiffers und dem Auflaufen des »Kurfürst« gelegen haben, die Annahme gerechtfertigt erscheint, daß die Strandung auch dann erfolgt wäre, wenn Schiffer W. sofort, nachdem er sich orientiert hatte, das gebotene Kommando gegeben hätte. Hiernach war die Frage wegen eines Verschuldens des Seesfalls auch bezüglich des Schiffers W. zu verneinen.

Die Entscheidung in der Hauptsache hat zur Folge, daß die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz bleiben.

## Unser nautisches Jahrbuch.

Zum Regreß in »Hansa« Nr. 33: »Der Verfasser (I) der derbezüglichen Auslassungen in Nr. 27 und 28 dieses Blattes hat ausdrücklich gewünscht, daß sich an seine Erörterungen eine sachliche Diskussion knüpfe. Statt dessen faßt Verfasser (II) des Regresses in Nr. 33 jene Betrachtungen persönlich auf. Wenn ein Werk besprochen wird, und mögen dabei noch so viele Parteien mitgeraten und noch so viele Personen mitgewirkt haben, es wird jede und jeder sagen können: das soll nur das Werk treffen, aber es trifft nicht mich!

Verfasser I hat jede seiner Ansichten begründet, Verfasser II hat keine jener Ansichten widerlegt. Dagegen steht er unter der Imagination, daß der, welcher andere Ansichten vertritt wie er, aggressiv wird, nur in dem Irrtum, daß es für Ansichten Beweise gebe.

Daß in allen Kulturstaaten die amtlichen nautischen Jahrbücher von »Astronomen« redigiert werden, hat Verfasser I garnicht bezweifelt (es werden die amtlichen nautischen Jahrbücher infolgedessen auch in den »Kulturstaaten« viel zu wenig benutzt). Er hat nur die Frage angezogen, ob das den vorliegenden Erfahrungen nach für uns praktisch ist und betont, daß bei uns der ausübenden Nautik darin zu wenig Rechnung getragen wird.

Verfasser II behauptet, die Vorschläge des Verfassers I seien alt und hätten nicht den Beifall der Majorität gefunden. Wir entsinnen uns sehr wohl, daß wir schon oft und vor manchen Jahren, z. B. beim Besuch der Navigationsschule darauf aufmerksam gemacht worden sind, veröffentlicht oder sonst in Druck oder Schrift haben wir sie jedoch nie gesehen. Und welcher Majorität Beifall blieb ihnen versagt? Wohl nicht der jener Kreise, welche noch Navigation in See treiben!

Es gibt gar keine weite Verbreitung dieses Jahrbuchs, sondern lediglich eine Benutzung desselben innerhalb des gar nicht so großen Kreises deutscher Seemannschaft. Dessen Navigation ist aber im großen ganzen so wenig verschieden — cf. die in ganz Deutschland einheitlichen Vorschriften der Prüfung zum Schiffsoffizier und Schiffskapitän —, daß es gar nicht schwer wäre durch ein Jahrbuch unserer Nautik durchweg zu entsprechen. Schon oft ist das Wort für die Nautik angeführt: Man gebe das Nötige und nur das, aber das ge-

börig. Das will Verfasser I auch bezüglich des Jahrbuchs der Nautik!

Der Jahrbuchpreis ist nicht geringe; ja der Privatverleger würde es bei denselben Hilfen und derselben Abnahme billiger liefern können. (Vgl. den kleinen nautischen Almanach à 1,00 sh und die vielen reichhaltigen Privat-Seeskalender pp. à 0,50 bis 1,00 Mk. oder sh.).

Ist das Jahrbuch von 1909 jetzt schon in Arbeit, so frag man sich, wozu das schon? Es genügt ja, wenn dieses Buch den 1. August 1909 erscheint; denn in 4 Monaten kann es zum nötigen Termin (1. Januar 1909) an Bord jedes Schiffes sein. Man könnte mit der Vorbereitung (die Berechnung der Mondstrecken jetzt ausgenommen) also sehr wohl warten bis die astronomischen Elemente in den von Verfasser I angeführten Büchern oder einschlägigen anderen erschienen sind, was reichlich 3 Jahre im voraus geschieht. Deshalb ist es doch nicht nötig, daß diese Elemente der »Astronomie« für das Jahrbuch der »Nautik« besonders berechnet werden müssen, empfohlen hat Verfasser I dem Verfasser II auch hierin gar nichts!

Verfasser II schreibt eingangs seines Regresses Verfasser I habe die parlamentarischen Formen beiseite gelassen. In dem Artikel in Nr. 27 und 28 der »Hansa« soll nicht eine einzige Bemerkung persönlich sein, oder auch nur eine einzige Persönlichkeit angezogen werden, ebensowenig wie hierin; aber Astronomen können doch nicht beanspruchen, für gründliche Kenner der »praktischen Nautik« gehalten zu werden. Daß die Ansichten und Auslassungen des Verfassers I dem Verfasser II befreundlich nach Salzwasser munden, glauben wir; aber das liegt einmal in dem Metier der fachlich-praktischen Nautik. Jedenfalls braucht Verfasser I weniger Mut seine Namen unter seine Ansichten — die sehr vieler Schiffskapitäne und Schiffsoffiziere — zu setzen, als Verfasser II, um in die sachliche Widerlegung jener Ansichten zu treten.

Wir können ein unserer Navigation durchweg entsprechendes nautisches Jahrbuch verlangen, und in dem Bestreben, ein solches zu erlangen, wird nicht nachgefragt werden; denn die gebotene Eile aller Seeschiffahrt bedarf dieses Hilfsmittel einer schnell auszubühenden Nautik an Bord.

Noch ein Seemann für Vield.

Digitized by Google

## Den Wachdienst von Schiffsoffizieren

auf Schiffen in der Ostseefahrt illustriert eine durch das I. Heft der Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter weiteren Kreisen bekannt gewordene Kollision des Dampfers »Henry Horn« mit dem Gaffelschoner »Johanna«, verhandelt vor dem Seeamt in Lübeck. Dem wachhabenden Steuermann W. wurde das Schifferpatent entzogen, weil er des Nachts die Brücke ohne Ablösung verließ, um zu untersuchen, auf welche Ursachen das schwere Drehen des Handraders zurückzuführen sei. Nachdem sich das Seeamt in eingehender Weise mit der Ruderangelegenheit beschäftigt hat und dem Kapitän wie dem Steuermann den Vorwurf nachlässig verfahren zu haben, nicht ersparen konnte, heißt es mit bezug auf die Handhabung des Wachdienstes:

Kann hiernach nicht daran gezweifelt werden, daß das Verlassen der Brücke durch den wachhabenden ersten Steuermann W. für den Zusammenstoß des »Henry Horn« mit der »Johanna« ursächlich gewirkt hat, so ist weiter festzustellen, daß dieses Verlassen eine grobe Pflichtvergessenheit war, die einen empfindlichen Mangel an Umsicht und an Pflicht- und Verantwortlichkeitsgefühl erkennen läßt. Es braucht hier nicht grundsätzlich erörtert zu werden, ob das Verlassen der Brücke durch den wachhabenden Schiffsführer nie und unter keinen Umständen zuzulassen sei oder ob es Verhältnisse geben könne, unter denen es für kurze Zeit als zulässig zu bezeichnen sein möge. Im vorliegenden Falle, wo man sich nachts auf einer Verkehrs- und Kreuzungsstelle der Nordsee befand und wo ein geeigneter Vertreter des wachhabenden Offiziers nicht auf der Brücke war, durfte der Steuermann W. seinen Posten auf der Brücke in keinem Falle auch nur auf die kürzeste Zeit verlassen, und er mußte auch wissen, daß er dies nicht durfte. Erschwert wird seine Pflichtvergessenheit dadurch, daß er nicht nur auf kurze Zeit, sondern für eine längere Vorrichtung die Brücke verließ und daß er sogar minutenlang unter Deck ging.

Und an anderer Stelle: W. hat zu seiner Entschuldigung noch angegeben, daß der Kapitän H. solches Verlassen der Brücke durch den wachhabenden Schiffsführer ohne Zurück-

lassen eines Vertreters auch sonst und insbesondere bei Fahrten in der Ost- und Nordsee geduldet habe; or. W., sei wiederholt während seiner Wachzeit auf der Brücke von dem Kapitän zu Arbeiten auf Deck oder zur Beaufsichtigung solcher Arbeiten verwendet worden; dann habe zwar der Kapitän in der Regel erst seine Vertretung auf der Brücke übernommen, sei dann öfter aber auch von der Brücke weggegangen, ihm lediglich die Weisung zurücklassend: »Kiek mit herüm!« Kapitän H. hat diese Darstellung W.'s bestritten. Wäre sie so, wie W. sie gibt, richtig — was bei Bestreiten H.'s nicht hat mit Sicherheit festgestellt werden können —, dann würde auch den Kapitän H. der Vorwurf schwerster Pflichtverletzung treffen, indem er die leichtfertige Auffassung des Wachdienstes, die hier dem Steuermann W. zur Last gelegt ist, bei den ihm unterstellten Schiffsoffizieren geradezu großgezogen hätte. Es würde dann geradezu gesagt werden müssen, daß der Kapitän H. den Zusammenstoß seines Dampfers mit dem Segler »Johanna« mittelbar dadurch mit verschuldet hätte, daß er jene leichtfertige Auffassung vom Wachdienste des Schiffsführers duldete und großzog, die die unmittelbare Ursache des Zusammenstoßes gewesen ist.

Solches von W. behauptete Verhalten des Kapitäns H. würde zwar auch in gewissem Umfange zu W.'s Entlastung reichen können. Keinesfalls aber in dem Maße, daß W.'s eigenes Verhalten aufhörte, eine grobe Pflichtvergessenheit und ein Zeichen mangelnder Umsicht und mangelnden Pflicht- und Verantwortlichkeitsgefühls zu sein. Denn W. war erfahren genug. (er war 54 Jahre alt. D. R.) um selbst zu wissen, was seine Pflicht war, und ein etwaiges pflichtwidriges oder fahrlässiges Verhalten des Kapitäns durfte ihn nicht zu eigener Pflichtwidrigkeit oder Fahrlässigkeit verleiten. Daher bedurfte es der tatsächlichen Aufklärung in der Richtung des Verhaltens des Kapitäns nicht weiter, um über den Antrag des Reichskommissars, dem W. sein Schifferzeugnis zu entziehen, so, wie geschehen ist, auf Grund von § 26 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, zu erkennen.

## Die deutsche Flagge in außereuropäischen Ländern und Häfen.

(Schluß.)

**Ceylon.** Vom Gesamtverkehre Ceylons entfällt der größte Teil auf den Hafen Coimbo, dessen Verkehrstonnage 1902 9 179 644 Reg.-Tons betrug bei einem Gesamtverkehre der ganzen Insel von 9 955 256 Reg.-Tons. Der Anteil der Flaggen am Schiffsverkehre dieses Hafens ist jedoch in den Quellenwerke nicht angegeben. Unter den an der Schiffsbewegung Ceylons im Jahre 1902 meistbeteiligten Flaggen behauptete die deutsche die zweite Stelle mit 1 295 382 Reg.-Tons oder 13,0 v. H. Sie wurde nur von der Flagge Großbritanniens übertroffen, deren Anteil 6 947 898 Reg.-Tons betrug.

**Straits Settlements.** Im Verkehre von Penang hatte im Jahre 1902 die deutsche Flagge mit 948 056 Reg.-Tons oder 18,6 v. H. die zweite Stelle inne. Ihr voran ging die britische, die (mit einem Verkehrsanteile von 3 343 812 Reg.-Tons) über die Hälfte des Gesamtverkehrs umfaßte. Auch unter den am Verkehre von Singapore im Jahre 1903 meistbeteiligten Flaggen behauptete die deutsche den zweiten Platz mit einem Anteile von 1 856 805 Reg.-Tons oder 15,5 v. H. Über die Hälfte des Gesamtverkehrs (mit 6 686 380 Reg.-Tons) entfiel wiederum auf die britische Flagge. Im Verkehre von Malakka war die deutsche Flagge nicht hervorragend vertreten.

**Niederländisch-Indien.** An der Schiffsbewegung von Niederländisch-Indien mit dem Auslande im Jahre 1902 war die deutsche Flagge an dritter Stelle beteiligt (mit 603 884 Reg.-Tons oder 14,2 v. H.). Die britische Flagge übertraf auch

hier alle anderen mit ihrem Anteile von 1 748 420 Reg.-Tons. Ihr am nächsten und vor der deutschen stand die niederländische Flagge mit 1 606 173 Reg.-Tons. Der Gesamtverkehr stieg von 3 231 120 Tons in 1898 auf 4 251 188 Tons in 1902. An der 1902er Schiffsbewegung war *Socrabaya* (Java), der bedeutendste Hafen, mit 2 129 058 Tons beteiligt, ihm folgte *Padang* (Sumatra) mit 1 290 166 Tons und *Macassar* (Celebes) mit 674 366 Tons.

**China.** Während der Gesamtverkehr in den chinesischen Vertragshäfen (einschl. der Küstenfrachtfahrt) von 39 268 330 T. in 1899 auf 57 290 389 T. in 1903 wuchs, stieg der englische Anteil um annähernd 5 Millionen T. und der deutsche um 4 400 000 T. In 1903 hatte die deutsche Flagge unter den am Gesamtverkehr der chinesischen Vertragshäfen beteiligten Flaggen die vierte Stelle (mit 7 310 427 Reg.-Tons) inne und umfaßte mit ihrem Anteile 12,8 v. H. des 57 290 389 Reg.-Tons betragenden Gesamtverkehrs. Ihr voran standen an erster Stelle die britische Flagge (mit 28 122 987 Reg.-Tons), an zweiter die Landesflagge (mit 9 911 209 Reg.-Tons) und an dritter die des benachbarten Japan (mit 7 965 358 Reg.-Tons). Der 1903er Verkehr dieser Vertragshäfen, soweit er eine Million Tons überstieg, war in: *Canton* 5 229 556 (299 634 deutsche Flagge), *Singtau* 2824 823 (481 155), *Amoy* 2 064 077 (111 646), *Shanghai* 12 342 535 (1 561 066), *Hankau* 3 269 936 (458 307), *Kinkiang* 4 197 876 (811 039), *Wuhu* 4 757 968



(922 520), *Nanking* 2 624 205 (2302), *Tschinkiang* 6 365 647 (1 109 630), *Tschifu* 3 539 035 (307 755), *Tientsin* 1 528 737 (83 036) und *Nütschelang* 1 180 850 (68 094).

**Deutsches Schutzgebiet in China.** Der Schiffsverkehr von Tsingtau wird in der Denkschrift über die Entwicklung des deutschen Schutzgebiets in China durch eine Übersicht nachgewiesen, in welcher der Anteil der einzelnen Flaggen am Verkehre nur nach der Zahl der Schiffe angegeben ist. Andererseits gibt die beim Nachweise des Verkehrs der chinesischen Häfen angezogene Quelle »Return of Trade and Trade Reports, Part II. — Reports and Statistics for each Port« auch für Tsingtau eine gleich ausführliche Zusammenstellung wie für die chinesischen Häfen und ist deshalb zur Aufstellung der Verkehrsübersicht von Tsingtau benutzt worden. Ihre Angaben weichen hinsichtlich der Schiffszahl ganz unwesentlich von den deutschen ab und haben ferner den Vorzug, auf gleiche Weise gewonnen zu sein, wie die für die benachbarten chinesischen Häfen, wodurch eine Vergleichung mit den letzteren erleichtert wird. Im Jahre 1903 betrug der Anteil der deutschen Flagge 122 004 Reg.-Tons oder 71,1 v. H. das 590 777 Reg.-Tons betragenden Gesamtverkehrs. Der deutschen am nächsten kam die japanische Flagge mit 102 151 Reg.-Tons.

**Japan.** Unter den am Verkehre mit Japan im Jahre 1903 meistbeteiligten Flaggen nahm die deutsche die dritte Stelle ein mit 2 553 852 Reg.-Tons oder 9,4 v. H. Anteil am Gesamtverkehre von 27 155 468 Reg.-Tons. Ihr voran standen an erster Stelle die Landesflagge (mit 10 423 682 Reg.-Tons) und an zweiter die britische (mit 9 511 550 Reg.-Tons). Der 1903er Verkehr einzelner japanischer Häfen, soweit er eine Million Tons erreicht oder überschritten hat, war unter jeweilige Bekanntgabe des deutschen Anteils in: *Yokohama* 5 035 659 N.-R.-T. (583 948), *Kobe* 7 705 152 (880 986), *Moji* 7 143 674 (402 374), *Nagasaki* 5 013 505 (585 304), *Kuchinotsu* 1 020 603 (39 612).

**Queensland.** Am Gesamtverkehr im Jahre 1903 von 1453 Schiffen mit 1 798 453 N.-R.-T. war die deutsche Flagge an dritter Stelle mit 116 491 Reg.-Tons oder 6,5 v. H. beteiligt. Ihr voran gingen an erster Stelle die britische Flagge mit 1 500 550 Reg.-Tons und an zweiter Stelle die japanische mit 137 134 Reg.-Tons. Zur britischen Flagge sind auch die in den britischen Besitzungen, insbesondere im Australischen Bund (Commonwealth) und in Neu-Seeland heimkehrenden Schiffe gerechnet worden.

**Neusüdwales.** Der größte Teil der Schiffsbewegung von Neusüdwales fand im Hafen von Sydney statt, und zwar kamen im Jahre 1902 vom Gesamtverkehre von 8 728 144 Reg.-Tons allein 5 939 374 auf diesen Hafen. Der Anteil der einzelnen Flaggen an seinem Verkehre wird jedoch nicht nachgewiesen. Von den in Neusüdwales vom Ausland angekommenen und nach dem Auslande abgegangenen Schiffen gehörte die Mehrzahl der britischen Flagge an mit einem

Raumgehalte von 7 382 798 Reg.-Tons. An zweiter Stelle stand die deutsche Flagge, der jedoch nur 451 572 Reg.-Tons oder 5,2 v. H. von der Gesamtverkehrstonnage zufielen.

**Victoria.** Von dem Gesamtverkehre des Landes entfiel der größte Teil auf den Hafen Melbourne, und zwar im Jahre 1903 von der Gesamttonnage von 6 857 854 Reg.-Tons nicht weniger als 6 487 290. Die deutsche Flagge stand im Verkehre der Kolonie an zweiter Stelle mit 461 432 Reg.-Tons oder 6,7 v. H. des Gesamtverkehrs, während der Anteil der an erster Stelle stehenden britischen Flagge 6 010 865 R.-T. betrug.

**Südastralien.** Der wichtigste Hafen ist Adelaide mit einem Verkehre von 3 424 017 Reg.-Tons im Jahre 1902 bei einem Gesamtverkehre des Landes von 3 959 352 Reg.-Tons. An diesem Gesamtverkehre hatte die deutsche Flagge den zweitgrößten Anteil mit 490 999 Reg.-Tons oder 12,4 v. H. Der Anteil der an erster Stelle stehenden britischen Flagge betrug 3 263 162 Reg.-Tons.

**Westaustralien.** Unter den am Verkehre von 1411 Schiffen mit 3 335 895 N.-R.-T. beteiligten Flaggen hatte die deutsche die zweite Stelle mit 414 225 Reg.-Tons oder 12,4 v. H. inne. Die erste Stelle behauptete die britische Flagge mit 2 559 922 Reg.-Tons. Der bedeutendste Hafen ist Fremantle mit einem Verkehre von 2 095 371 Reg.-Tons im Jahre 1902 bei einem Gesamtverkehre Westaustraliens von 3 358 074 Reg.-Tons. Der Anteil der deutschen Flagge an diesem Hafenverkehre kann nicht angegeben werden, da in der amtlichen Statistik nur zwischen Schiffen des Australischen Bundes, britischen und fremden Schiffen unterschieden wird.

**Deutsche Schutzgebiete auf den Inseln im Stillen Meere.** Die Übersichten lassen erkennen, daß die deutsche Flagge im Verkehre der Marshallinseln, der Ost- und Westkarolinen an erster Stelle stand, und zwar auf den Marshallinseln mit einem Anteile von 10 648 Reg.-Tons oder 65,6 v. H. vom Gesamtverkehre von 16 240 Reg.-Tons. Auf den Ostkarolinen betrug der Anteil der deutschen Flagge 8 658 Reg.-Tons oder 72,1 v. H. von dem 12 012 Reg.-Tons betragenden Gesamtverkehre, und auf den Westkarolinen standen von der Gesamtsumme des bewegten Raumgehalts von 30 635 Reg.-Tons 14 976 Reg.-Tons oder 48,9 v. H. unter ihr. Nur im Verkehre von Samoa, und zwar in der Schiffsbewegung im Hafen von Apia, stand die deutsche Flagge an zweiter Stelle hinter der britischen. Auf letztere kamen im Jahre 1903 vom Gesamteingänge von 46 514 Reg.-Tons nicht weniger als 11 811 Reg.-Tons, während unter deutscher Flagge nur 2 101 Reg.-Tons oder 4,5 v. H. standen. Die Verkehrstonnage in den Häfen des Kaiser Wilhelmslandes, des Bismarck-Archipels und der Marianen ist in den Jahresberichten, mit alleiniger Ausnahme des Jahres 1900/01 bei den Marianen, nicht nach Flaggen nachgewiesen und deshalb auch nicht zur Darstellung gekommen.

## Schiffbau.

**Der Stettiner „Vulkan“ in Hamburg.** Von der Abstimmung der Aktionäre des »Vulkan« am 30. August in einer außerordentlichen Generalversammlung wird es abhängen, ob die große deutsche Werft eine Filiale auf hamburgischen Staatsgrund errichten wird. Spricht sich die Mehrheit, wie es Aufsichtsrat und Vorstand aus bekannten Gründen beantragt haben, für die Errichtung einer Zweigniederlassung an der Unterelbe aus, dann kommt vorbehaltlich einer bestimmten Zustimmung des Bundesrats, ein bereits vereinbarter Pachtvertrag zwischen der hamburgischen Finanzdeputation und dem »Vulkan« zustande. In seinem wesentlichsten Grundzügen enthält der Vertrag die folgenden Bestimmungen: »Die Finanzdeputation vermietet dem »Vulkan«

eine ca. 232 Hektar große Fläche Staatsgrundes, belegen auf Reß, auf die Dauer von 50 Jahren, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß der hamburgischerseits nachzusuchende Ausschluß des Werftplatzes aus dem Zollgebiet durch Bundesratsbeschluß erfolgt. Die Finanzdeputation wird alsbald nach erfolgter Ratifikation des Vertrages Hafenerweiterungen mit einer Wassertiefe von 9,8 Metern bei Hochwasser staatsseitig und für Staatsrechnung herstellen, auch die Ufer des Hafens mit Kamauern versehen lassen. Der Platz wird der Gesellschaft zum Betriebe einer Schiffswerft unter Ausschuß des Baues und der Reparatur von hölzernen Schiffs- und Böten, ferner zum Betriebe einer Maschinenfabrik, einer Kesselschmiede, Gießerei und Dampfsägerei für den Bau der Ausrüstung und die Reparatur von Schiffen überlassen. Als jährliche Miete hat die Gesellschaft 0,50 Mk. per Quadrat-

meter für die ersten 25 Vertragsjahre und 0,70 Mk. per Quadratmeter für die weiteren 25 Vertragsjahre zu bezahlen und zwar in halbjährlichen Postnumerando-Raten. — Dann folgen Bestimmungen über die beiderseitige Verpflichtung zur Befestigung des Platzes mit Bezug auf Duc d'Alben, Wassertreppe, Ponton, Kaimauern, Verbindungen mit der Eisenbahn etc. Die Finanzdeputation gestattet der Gesellschaft die Herstellung und den Betrieb zweier Schwimmdocks und räumt ihr zwecks Hinlegung dieser Docks die im Plan eingezeichneten Wasseroberflächen vor dem Werftplatze auf die Dauer der Vermietung dieses Platzes ein, ohne hierfür eine besondere Rekognition zu erheben. Die Sohle der Grube für das große Dock soll auf 12,0 Meter, und diejenige für das kleinere Dock auf 9,0 Meter ausgebaggert werden. Die Herstellung der Dockgruben erfolgt staatsseitig. Die Kosten für die Baggerung, soweit diese unter der Normal-Hafensohle liegt, werden von der Gesellschaft verzinst. Die normale Hafensohle wird staatsseitig und auf Staatskosten unterhalten werden. An diese Bestimmung schließen sich Abmachungen über die Erhaltung der Wassertiefe durch Baggerungen, über die Verpflichtung der Werft zum Einholen der Genehmigung über ihre Baupläne betreffend die Docks u. A. mehr, sowie ihre Unterordnung unter das Hafengesetz. Die Gesellschaft hat während der Dauer des Mietverhältnisses die staatsseitig für die erstmalige Ausbaggerung der Dockgruben, die Kaimauern, die 4 Duc d'Alben vor dem Werftplatze nebst Wassertreppe und Ponton sowie die Anfahrt an der Straßenseite aufzuwendenden, auf 2 004 500 Mk. veranschlagten Kosten mit 4 1/2 pZt. p. a., also mit 90 202 Mk. zu verzinsen. Nachdem noch weitere Formalitäten über Beschränkungen in der Veräußerung des Platzes festgelegt sind und der Finanzdeputation das Recht zur Aufhebung des Vertrages durch halbjährige Kündigung eingeräumt wird, sofern der Werftbetrieb während eines Zeitraums von mindestens zwei Jahren eingestellt werden sollte, und nachdem die Verpflichtungen der Werft nach Beendigung des Vertragsverhältnisses, also nach 50 Jahren, niedergelegt sind, heißt es zum Schluß: »Falls vor Beendigung des Vertragsverhältnisses eine Verlängerung desselben beantragt wird und Bedenken derselben nicht entgegenstehen, sollen der Gesellschaft für die Verlängerung keine ungünstigeren Bedingungen gestellt werden, als derzeit anderen ähnlichen Betrieben im Freihafengebiete vom Staate auferlegt sind.« — Wie nachträglich bekannt wird, hat die Generalversammlung der Aktionäre der »Vulkan«-Werft den Antrag des Vorstandes angenommen, so daß die in dem vorstehend skizzierten Vertragsverhältnis niedergelegten Pläne, vorbehaltlich der erwähnten Zustimmung des Bundesrats, ihrer Verwirklichung entgegensehen: zum Sagen der deutschen Seeschiffahrtsinteressen.

#### Bananfrüchte.

Der Norddeutsche Lloyd hat der Stettiner Vulkanwerft den Auftrag zum Bau eines neuen großen **Doppelschrauben-Schnelldampfers** gegeben. Der gewaltige Neubau soll eine Gesamtkraft von 45 000 Pferdestärken und keine Turbinenanlage, sondern 4 Kolbenmaschinen erhalten und zum 1. August 1907 in Dienst gestellt werden. Der Schnelldampfer soll den Namen »Kronprinzessin Cecilie« erhalten.

Die Werft von C. Tecklenborg, A.-G. in Geestemünde erhielt vom Norddeutschen Lloyd den Auftrag für den Bau eines großen **Post- und Passagierdampfers** der »Barbarossa«-Klasse, der bei einer Größe von 16 000 bis 17 000 Reg.-Tons eine Schnelligkeit von 17 bis 18 Meilen erhalten soll.

Die zwischen Boston und New York verkehrende Metropolitan-Linie, bekannt durch ihre Versuche mit Unterwassersignalen, hat der Roach-Werft, Chester (Pa.) den Auftrag zu **zwei Turbinen-**

**booten** von 400' Länge, 10 000 ind. HP. und 20 Meilen Fahrt (3 Turbinen System Parsons) zum Preise von je 750 000 Dollar gegeben.

Der Werft von G. Seebeck A.-G., Geestemünde sind **drei Fischdampfer** im Bauauftrag gegeben worden. Zwei zu je 35 × 6,70 × 3,86 m und Maschine von 400 ind. HP. von der Firma Köser in Hamburg und einer von der Firma Platzmann in Hamburg.

#### Stapelläufe.

Am 26. August lief auf der neuen Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der für die Firma Rob. M. Sloman jr. in Hamburg im Bau befindliche zweite Fracht- und Passagierdampfer Nr. 250 »**Florenz**« glücklich vom Stapel. Der Neubau hat folgende Hauptabmessungen: 268' 0" × 37' 8" × 23' 0"; Tragfähigkeit ca. 2500 T.

Am 29. August lief von der Werft des Stettiner Vulkan in Gegenwart des deutschen Kaiserpaars das größte Schiff der Welt, der für die Hamburg-Amerika Linie bestimmte Doppelschrauben-Passagierdampfer »**Kaiserin Auguste Victoria**« glücklich vom Stapel. Die Taufe vollzog I. M. die Kaiserin, die Taufrede hielt der regierende Bürgermeister von Hamburg, Herr Senator Dr. Burchard. Die »Kaiserin Auguste Victoria« ist ein in Deutschland neuer Schiffstyp. Am besten kann dieses Schiff mit den riesigen P-Dampfern der Hamburg-Amerika Linie in Vergleich gestellt werden, nur daß die einstigen Riesen des Ozeans, die P-Dampfer, vor den Größenverhältnissen dieses Mammutschiffes in die zweite Reihe treten. Die Hamburger »Pretoria« — einer der vier Hamburger P-Dampfer — ist 170 1/2 m lang, die »Kaiserin Auguste Victoria« 206; jenes Schiff hat einen Brutto-Rauminhalt von 13 234 Reg.-Tons und die viel bestaunte Tragfähigkeit von 14 130 Gewichtstons, dieses aber mißt 21 000 Reg.-Tons und trägt alles in allem rund 25 000 Tonnen. Die »Kaiserin Auguste Victoria« ist nur drei Meter länger als der Schnelldampfer »Deutschland«, aber mit 23,47 m Breite auch drei Meter breiter und mit 16,38 m Tiefe fast drei Meter tiefer. Die äußere Gestalt des Schiffes zeigt also mehr Fülle als die des berühmten Hamburgers Ozeanridders. Die Maschinen indizieren 17 200 Pferdekraft, sie sollen dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 17 Knoten verleihen, so daß die Überfahrt über den Ozean von Europa nach Nordamerika 7 1/2 Tage beanspruchen wird. In seinem Werte und seiner Eigenart richtig verstanden tritt der Dampfer »Kaiserin Auguste Victoria« als ein neuer Schiffstyp ähnlich hochwertig, aber nicht als eigentlicher Konkurrent neben die besten deutschen Schnelldampfer. Der höheren Geschwindigkeit dieser setzt er den seiner Größe und Gestalt entsprechenden ruhigeren Gang, mäßigeren Preise und eine Vollkommenheit der Innenausstattung entgegen, die zweifellos für die nächste Zeit führend und bahnbrechend sein wird. Hierauf ruht das Schwergewicht. Die hervorstechendste Eigenart des neuen Schiffes ist hinsichtlich seiner Passagiereinrichtungen die wahrfreie Trennung von Vorpflegung und Fahrt. Besondere Erwähnung verdient noch, daß dieser Dampfertyp zum ersten Male den elektrischen Fahrstuhl und das elektrische Lichtbad auf die See bringen wird, daß ein ganzes Deck mit Staatskabinen ausgerüstet sein wird, wie das in diesem Umfange noch kein Schiff aufzuweisen hat. Als selbstverständlich muß es gelten, daß ein Schiff wie die »Kaiserin Auguste Victoria« mit allen erprobten Sicherheitseinrichtungen versehen wird, die der heutige Stand der Technik kennt. Neben den zahlreichen älteren Vorkehrungen dieser Art, die teils von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschrieben, teils von den großen Reedereien freiwillig getroffen werden, sollen namentlich auch die neuesten Erfindungen gegen Feuers- und Kollisionsgefahr, der Clayton-Apparat und die Unterwasser-Glockensignale, an Bord ange-

bracht werden. Die »Kaiserin Auguste Victoria« wird voraussichtlich ihre Fahrten im Frühjahr des nächsten Jahres beginnen. Es ist anzunehmen, daß die beiden neuen Schiffe auf die Weiterentwicklung des Passagier- und Handelsverkehrs zwischen Europa und den Vereinigten Staaten äußerst wohl-tätig einwirken werden, wie das schon so manche Neubauten der Hamburg-Amerika Linie getan haben, die wesentliche Verbesserungen in die Passagierbeförderung einführen.

Ein neuer Fischdampfer auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky) A.-G., Steinwärder, im Bau für Rechnung eines Altonaer Konsortiums, wird in den nächsten Tagen vom Stapel gelassen werden. Der Dampfer erhält den Namen »Ceres«.

Am 23. August erfolgte der glückliche Ablauf eines **großen Schwimmdocks** in Tsingtau für fiskalische Rechnung. In erster Linie soll das Dock natürlich den Zwecken unserer Kriegsflotte dienen; falls es für die Kriegsfahrzeuge aber nicht in Frage kommt, steht seine Benutzung gegen entsprechende Vergütung auch den Handelsschiffen frei.

#### Probefahrten.

Am 25. August fand die Probefahrt des für die Hamburg-Amerika Linie bestimmten bei Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde erbauten Dampfers »**Dalmatia**« statt. Der Neubau mißt bei 5640 T. Tragfähigkeit: 370' x 46' 9" x 29' 11". Die dreifache Expansionsmaschine indizierte bei der Probefahrt im Mittel 2416 PS. und gab damit dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13,3 Sm pro Stunde.

Am 27. August machte der Passagier- und Frachtdampfer »**Rugla**«, erbaut für die Hamburg-Amerika Linie vom Bremer Vulkan, Vegesack, eine zufriedenstellende Probefahrt. Bei 8000 T. Tragfähigkeit hat der Neubau folgende Abmessungen: 430' x 52' 6" x 30'. Passagiereinrichtungen, elegant und geschmackvoll für die Kajüte, luftig und geräumig im Zwischendeck, sind für 135 Kajüte- und 800 Zwischendeckspassagiere vorgesehen. Zum Betriebe dient eine vierfache Expansionsmaschine von 3500 Pferdestärken, welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13 Mellen erteilt. Den erforderlichen Dampf liefern 4 Kessel von zusammen 820 qm Heizfläche mit 16 Atm. Arbeitsdruck und Howdens Gebläse.

### Maritime Rundschau.

Friede in Ostasien! Die russischen und japanischen Delegierten einigten sich am 29. August dahin, daß Rußland keine Kriegsentschädigung zahlt und die Insel Sachalin zwischen Rußland und Japan geteilt wird. Dieser Verständigung wird ein Waffenstillstand als Vorläufer des Friedensabschlusses auf dem Fuße folgen. Für die Schifffahrt ist dieses Ereignis von unabsehbarer Bedeutung. Insbesondere dürften deutsche Reedereien, durch Verwendung ihrer Schiffe zu Truppenrücktransporten, und deutsche Werften, durch Inanspruchnahme von Bauten russischer Kriegs- und Handelsschiffe, einer Zeit lohnender Beschäftigung entgegengehen.

Einem Bericht über die Tätigkeit hamburgischer Staatsbagger wird entnommen, daß Bagger I das Bett des Elbstromes von St. Pauli bis zum Kranhöft schräge ansteigend 5 bis 4 Meter unter Null auszubaggern hat. Im Kirchenpauerhafen wird, sobald die zu seiner Verbreiterung erforderlichen Duo d'Albenbauten beendet sind, eine Nachbaggerung vorgenommen. Die an der Korrektur der Untereibe tätigen mächtigen Bagger II, IX XII und XIII

arbeiten Tag und Nacht ohne Unterbrechung, um dort ihre Arbeiten noch in diesem Jahre fertigzustellen, und zwar Bagger II bei der Königsbaake, IX bei Blankenese, XII bei Schulau und XIII bei der Lübe.

Aus dem ersten Jahresbericht der Handelskammer zu Tsingtau geht hervor, daß die Hoffnungen, die an die Entwicklung von Tsingtau geknüpft seien, sich in erfreulicher Weise verwirklicht haben.

Mit den am 31. August nach Südwestafrika von Hamburg abgegangenen Postdampfern »Eduard Woermann« und »Alexandra Woermann« sind 69 Offiziere bzw. Militärbeante in Offiziersrang, 442 Mann und etwa 500 Pferde nach Swakopmund abgegangen. »Eduard Woermann« hat 33 Offiziere sowie sämtliche Mannschaften und alle Pferde an Bord genommen. Auf »Alexandra Woermann« sind die übrigen 36 Offiziere eingeschifft.

Aus Anlaß des Stapellaufes der »Kaiserin Auguste Victoria« hat der Kaiser dem Generaldirektor Ballin die Brillanten zum Stern des Kronenordens II. Klasse, dem Geheimen Kommerzienrat Schlutow den Stern zum Roten Adlerorden II. Klasse mit Eichenlaub und der Krone verliehen.

Die Herbst-Vierteljahrskarte für die Nordsee und Ostsee, herausgegeben von der Deutschen Seewarte, ist erschienen. Neben ihren bekannten, wertvollen Angaben enthält sie auf der Rückseite eine Abhandlung über Seefischerei und internationale Meeresforschung in den nord-europäischen, besonders in den deutschen Gewässern, außerdem ein Verzeichnis über neue Seekarten des Reichs-Marine-Amts.

Die »Shipping Gazette« beschäftigt sich in einem Leitartikel mit der letzten Reise des Fünfmasters »Preußen« und zollt dem Schiff und seiner Führung rückhaltloses Lob für die Leistung, eine Reise von Hamburg nach der Westküste und zurück in weniger als einem halben Jahre zurückgelegt zu haben.

An der italienischen Auswanderung nach den Ver. Staaten im I. Halbjahr 1905, das mit 145701 höher als das ganze Jahr 1904 mit 118058 Auswanderern dasteht, beteiligte sich der Norddeutsche Lloyd, der die größte Anzahl befördert hat, mit 34632 Auswanderern; das sind annähernd 24 pZt. der Gesamtzahl. Im vergangenen Jahre wurden in derselben Zeit vom Norddeutschen Lloyd 21048 Auswanderer auf seiner Mittelmeer-Linie befördert.

Der Schiffsverkehr im Manchester Schiffs-kanal hat mit 1036000 N.-R.-T. im Jahre 1904 nur eine geringfügige Zunahme, kaum 8000 Tons, gegen das Vorjahr erfahren, dagegen seit 1900 um 249000 Tons zugenommen.

In der am 26. ds. Mts. abgehaltenen Sitzung der Vereinigten Dampfschiffs-Gesellschaft in Kopenhagen bewilligte der Vorstand Herrn Direktor Brandt der von diesem aus Gesundheitsrücksichten eingereichten Abschied zum 1. September ds. Js. Gleichzeitig legt Prof. Torp sein Amt als Präsident der Leitung der Gesellschaft nieder. Zum Präsidenten wurde darauf Admiral A. de Richelieu gewählt, der bis auf weiteres auch die oberste administrative Leitung mit übernimmt.

Em. Z. Spitzers Bergungsgesellschaft hat für den 1. September eine außerordentliche Generalversammlung einberufen, auf der über einen Vorschlag zur Statutenänderung



und speziell über die Erhöhung des Aktienkapitals Beschluß gefaßt werden soll. Das Aktienkapital, das jetzt 1 200 000 Kronen beträgt, soll auf 1 800 000 Kronen erhöht werden.

Unter 89 regulären Dampferlinien, die Antwerpen teils als End- oder Ausgangspunkt der Reise oder als Zwischenhäfen in 1904 angelaufen haben, sind 41 britische, 15 deutsche, 11 belgische, 6 skandinavische, 4 französische und je 1 holländische, japanische, amerikanische und österr.-ungarische.

## Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Kollision zwischen Dampfer und Lotsenschoner, herbeigeführt durch 1. Offizier des Dampfers, weil er »beim Herankommen des Versetzboots die Fahrt des Dampfers nicht genügend gemäßigt hat und dann das unnötige und gefährliche Manöver versucht hat, unter Hartsteuerbordrunder und mit rückwärtsarbeitender Maschine zwischen Versetzboot und Schoner zu passieren«. (Hamburg.) — Untergang eines Dampfers durch Selbstentzündung der Kohlen. »Die Selbstentzündung der Kohlenladung und der Untergang des Schiffes sind höchstwahrscheinlich zurückzuführen auf Unreinheit der geladenen Kohle, die mit Schwefelkies stark durchsetzt war und auf das während längerer Zeit herrschende schwere Wetter«. (Bremerhaven.) — Tod eines Matrosen durch Überbordstürzen vom Hagspriet beim Festmachen des Vorstengtagsegels: »Ob der Unfall mit dem zu gleicher Zeit erfolgten Brechen zweier Strecktaue in ursächlichem Zusammenhange steht, war nicht festzustellen. Der Schiffsleitung sind besondere Vorwürfe nicht zu machen, jedoch wäre eine eingehende Überwachung der Arbeit durch einen Steuermann wünschenswert gewesen«. (Bremerhaven.) — Verschollenheit eines Dampfers: »Der Verlust des Schiffes ist mit größter Wahrscheinlichkeit auf eine Selbstentzündung der an Bord befindlichen Kohlen, Orell steam coals Wigau, zurückzuführen, die nach den bisher gemachten Erfahrungen als sehr gefährlich und leicht entzündlich zu bezeichnen sind«. (Bremerhaven.) — Tod eines Matrosen durch Überbordstürzen beim Festmachen eines losgeschlagenen Bausegels: Der Reichskommissar führt aus, daß die Schiffsführung kein Verschulden treffe, daß es aber in allen derartigen Fällen sich empfehle, sofort einen Mann nach oben vom Ausguck zu senden und zunächst einen Gürtel ohne Leine und erst dann einen solchen mit Leine auszuwerfen. (Brake.)

**Prüfung in der Schiffbautechnik an der Lübecker Navigationsschule.** Im Anschluß an die Prüfungen zum Schiffer auf großer Fahrt wird an der Lübecker Navigationsschule eine Prüfung in der Schiffbautechnik abgehalten werden. Dieselbe wird sich auf folgende Gegenstände erstrecken: 1) Kenntnis der Grundlagen der Schiffsberechnung, 2) praktisches Verständnis der Stabilität, 3) allgemeine Kenntnis des im Schiffbau zur Verwendung kommenden Materials und seiner Haupteigenschaften, 4) Kenntnis der Grundlagen der Festigkeit in bezug auf die verschiedenen Beanspruchungen, 5) allgemeine Kenntnis der Klassifikation und Bauvorschriften, 6) allgemeine Kenntnis der Ausrüstung und Unfallverhütungsvorschriften, 7) praktisches Verständnis für die hauptsächlichsten der an Bord vorkommenden Reparaturen in Havariiefällen. Zur Prüfung zugelassen werden kann jeder Seemann, der die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt bestanden oder nach § 8 der Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, vom 16. Januar 1904 als Schiffer auf großer Fahrt zugelassen ist. Die Anmeldung geschieht bei dem Vorsitzenden der Prüfungskommission. Die Prüfung erfolgt für die Schüler der Lübecker Navigationsschule

kostenfrei. Von Prüflingen, die nicht am Unterricht der Lübecker Schule teilgenommen haben, wird eine Gebühr von 5  $\mathcal{M}$  erhoben. Zur Abnahme der Prüfung wird die Prüfungskommission durch ein der Schiffbautechnik kundiges Mitglied verstärkt. Denjenigen Prüflingen, welche die Prüfung bestanden haben, wird ein Zeugnis ausgestellt. (Hierbei darf in Erinnerung gebracht werden, daß an der Navigationsschule in Hamburg bereits seit September v. J. eine Prüfung in der Schiffbautechnik im Anschluß an die Schifferprüfung stattfindet und daß sie sich genau auf dieselben Gegenstände erstreckt, die oben namhaft gemacht worden sind. D. R.)

**Die deutsche Flagge im Dienste des englischen Seehandels 1893 und 1904.** Nach den alljährlich vom englischen Board of trade herausgegebenen Statements of navigation and shipping of the United Kingdom belief sich die im Jahre 1893 in sämtlichen Häfen Großbritanniens ein- und ausgehende Tonnage beladener Schiffe auf 61,7 Mill. N.-R.-T., wovon 15,3 Mill. T. (also ca. 25 pZt.) unter fremder Flagge segelten. Im Jahre 1904 war der Gesamtverkehr auf 88,4 Mill. T., der Anteil der fremden Flagge auf 28,7 Mill. T. (ca. 32 1/2 pZt.) gewachsen. Während sich also die einheimische Tonnage um noch nicht die Hälfte (26,7 Mill. T.) vermehrte, hat sich der fremde Schiffsraum nahezu verdoppelt. An dieser Steigerung hat die deutsche Flagge besonderen Anteil gehabt. Sie stand im Jahre 1893 im einkommenden englischen Verkehr unter den fremden Nationalitäten an dritter Stelle mit 985 000 T., ihr voran gingen Norwegen mit 2 153 000 T. und Holland mit 1 004 000 T. Im Jahre 1904 hat sich diese Reihenfolge geändert. Die deutsche Flagge hat mit 1 655 000 T. hinter Norwegen (2 539 000 T.) und vor Holland (1 564 000 T.) den zweiten Platz eingenommen. Sie verdankt diesen Aufschwung besonders ihrer wachsenden Tätigkeit in der Fahrt von russischen Häfen nach England, die 1893 nur 80 000 T., 1904 aber bereits 210 000 T. erforderte. Eine beträchtliche Zunahme hat auch der Verkehr der deutschen Flagge von den Vereinigten Staaten nach England erfahren, er ist von 62 000 auf 109 000 T. gestiegen. Wie oben bemerkt, handelt es sich hier um den Frachtverkehr, bei Berücksichtigung des Personenverkehrs würde sich die auf diesem Gebiete in Betracht kommende Tonnage für 1893 auf 62 000 T., für 1904 auf 236 000 T. stellen. Der Anteil der deutschen Schifffahrt ist ferner im einkommenden englischen Verkehr von Deutschland, den englischen Kolonien, Argentinien und Belgien in dem zu Grunde liegenden Zeitraum erheblich gewachsen. Einen Rückgang hat die Beschäftigung der deutschen Flagge nur im chilenisch-englischen und im schwedisch-englischen Seetransport erlitten. Eine noch bedeutendere Rolle spielt die deutsche Flagge im ausgehenden englischen Schiffsverkehr. Hier stand sie bereits 1893 mit 1 750 000 T. an der Spitze aller beteiligten fremden Nationalitäten und hat diesen Platz auch noch 1904 mit 2 992 000 T. vor Norwegen (2 710 000 T.) und Dänemark (1 955 000 T.) inne. Besonders bemerkenswert ist hier die Zunahme des deutschen Schiffsraumes in der Fahrt von England nach deutschen Häfen, wo 1893 1 143 000 T. und 1904 1 709 000 T. unter deutscher Flagge gezählt wurden. Der Anteil der deutschen Tonnage hat sich ferner vergrößert im ausgehenden Verkehr Großbritanniens nach Italien (1893: 18 000 T., 1904: 112 000 T.), nach Spanien (1893: 4000 T., 1904: 64 000 T.), Rußland (1893: 64 000 T., 1904: 218 000 T.), Java (1893: 7 000 T., 1904: 25 000 T.), Portugal (1893: 8 000 T., 1904: 27 000 T.), den Vereinigten Staaten (1893: 31 000 T., 1904: 233 000 T.) und nach Belgien (1893: 3000 T., 1904: 13 000 T.). Verringert hat sich die deutsche Tonnage in der Fahrt von England nach Argentinien von 29 000 auf 12 000 T. und noch mehr im englisch-dänischen Verkehr von 95 000 auf 31 000 T.

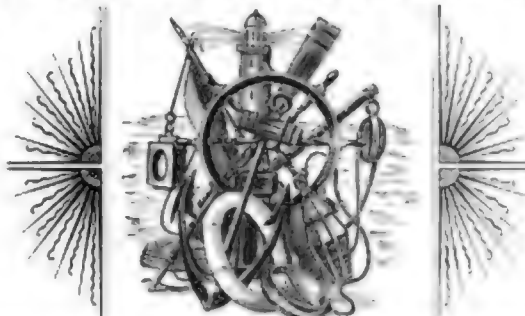
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotter.

## Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine\*).

### Name und Zweck des Verbandes.

#### § 1.

Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine bezweckt die Wahrung und Förderung der Interessen deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine im besonderen und diejenigen des deutschen Seewesens im allgemeinen.

Das Geschäftsjahr des Verbandes ist das Kalenderjahr.

### Mitgliedschaft.

#### § 2.

Voraus-  
setzung

Mitglieder des Verbandes können diejenigen Vereine und Körperschaften werden,

1. welche für den Erwerb ihrer ordentlichen Mitgliedschaft den Besitz eines Befähigungsnachweises als Schiffer oder Steuermann auf großer Fahrt satzungsmäßig fordern,
2. die eine Förderung der Interessen der deutschen Seeschifffahrt anstreben, sofern ihre ordentlichen Mitglieder zur Ausübung ihrer Berufspflichten an Bord eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen.

#### § 3.

Erwerb

Die Aufnahme eines Vereins oder einer Körperschaft erfolgt auf Antrag für die in § 2 Ziffer 1 genannten Vereine und Körperschaften ohne weiteres, nachdem der Vorstand sich überzeugt hat, daß die in § 2 Ziffer 1 genannten Bedingungen durch deren Satzungen erfüllt sind. Die Aufnahme der in § 2 Ziffer 2 genannten Vereine und Körperschaften erfolgt durch den Verbandstag mit Zweidrittel-Stimmenmehrheit.

#### § 4.

Verlust

Der Austritt aus dem Verbande kann nur auf den Schluß des Geschäftsjahres nach vorangegangener schriftlicher Anzeige an den Vorstand erfolgen.

Ein aus dem Verband austretender Verein oder eine Körperschaft hat für das

laufende Jahr noch zu den Kosten des Verbandes nach Verhältnis seiner Stimmenzahl beizutragen. Die Kündigung eines oder mehrerer Mitglieder oder die Eröffnung des Konkursverfahrens über ihr Vermögen läßt den Verband zwischen den übrigen Mitgliedern fortbestehen. Der ausscheidende Verein verliert alle Ansprüche an das Verbandsvermögen.

#### § 5.

Ausgaben, die durch die Verbandsgeschäfte entstehen, werden nach dem Stimmenverhältnis verteilt. Der Vorstand ist verpflichtet, sie im Vorwege zu leisten.

#### § 6.

Die Mitglieder des Verbandes haben dem Vorstande von allen Vorgängen, welche für den Verband von Interesse erscheinen, ohne Verzug Nachricht zu geben, Satzungsänderungen sofort anzuzeigen und etwaige Vereinsveröffentlichungen einzuliefern, die ihnen vom Vorstande gemachten Mitteilungen zu prüfen und, soweit erforderlich, zu beantworten. Für die Dauer der Tagungsunterbrechung haben die Mitglieder für den Verkehr mit dem Vorstande Ausschüsse zu bestellen und schriftlich anzumelden.

### Der Vorstand.

#### § 7.

Den Vorstand des Verbandes bildet der Vorstand desjenigen Mitglieders, welches auf dem ordentlichen Verbandstage für die Dauer des Geschäftsjahres hierzu gewählt wird.

Die Wahl erfolgt mit wirklicher Mehrheit; wenn diese beim ersten Wahlgange nicht erreicht wird, so erfolgt eine Stichwahl zwischen den beiden Mitgliedern, welche die meisten Stimmen auf sich vereinen, bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.

Der gewählte Vorstand führt die Geschäfte bis zum Schlusse des nächstjährigen ordentlichen Verbandstages.

(Schluß folgt.)

\*) Der am 19. April von der Verbandskommission angenommene Entwurf, auf ihren Beschluß nachträglich redigiert, zusammengestellt vom geschäftsführenden Vorsitzenden und Herrn Rechtsanwalt Kumpel. Der Vorstand ersucht die Mitglieder zu diesem Entwurf Stellung zu nehmen und etwaige Abänderungsanträge so zeitig mitzuteilen, daß die Abgeordneten im nächsten Verbandstage, der bekanntlich endgültig entscheidet, Gelegenheit zur Prüfung und Stellungnahme erhalten.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Steinbüchel 18, zu richten. Geldsendungen und Expeditionsaufträge an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinbüchel 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg. Einzelne Nummern à 60 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 36.

Hamburg, den 9. September.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die russische Handelsflotte. — Zur Geschichte der Tiefseefahrt. — Untergang der „Parma“ (kaiserliches Oberseeamt). — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Schiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Minen in ostasiatischen Gewässern.

Der Friedensabschluß, war er auch überall ersehnt, ist doch den Meisten unerhofft gekommen, weil er nur durch die weise Mäßigung der japanischen Regierung, an die weniger als an russische Zugeständnisse geglaubt wurde, möglich geworden ist. Auf eine hinter uns liegende Periode furchtbeklemmender Aufregung, einer Nervosität, die zuweilen so ansteckend wirkte, daß die schlimmsten politischen Komplikationen unter neutralen Mächten befürchtet werden konnten, darf nun füglich eine Ruhezeit erwartet werden. Sie wird in allen Bevölkerungsschichten freudig begrüßt werden, insbesondere aber in solchen Erwerbsgruppen, die im geschäftlichen Verkehr mit Ostasien stehen, die ein Interesse an der Wiederkehr geregelter kommerzieller Verhältnisse zwischen uns und dem fernen Osten haben. Der Krieg mit seinem Risiko für die neutrale Schifffahrt hat eine gesunde Weiterentwicklung angeknüpfter Geschäftsbeziehungen kaum unterbrochen. Das alte Verhältnis wieder herzustellen und auszubauen, das nächste erstrebenswerte Ziel, legt der Schifffahrt Verpflichtungen auf, deren Erfüllung heute noch nicht ganz ungefährlich ist. Ist auch die Möglichkeit, wegen Mitnahme von Kriegskontribanden beschlagnahmt zu werden, seit Vernichtung der russischen Ostseeflotte geringer geworden und seit dem Friedensschluß ganz geschwunden, so besteht doch noch unvermindert die Gefahr, in den ostasiatischen Gewässern durch

eine treibende Mine in die Luft gesprengt werden zu können. Daß die Tracks dort mit diesen Höllenmaschinen förmlich besät sind, haben wir aus einem Bericht ersehen, den der Führer des Dampfers »Amoy« in den »Tsingtauer Nachrichten« veröffentlicht hat. Wenn eine Mine noch nicht aus Sicht war, fuhr das Schiff schon wieder in unmittelbarer Nähe einer anderen, bog einer dritten aus und brachte durch Gewehrfener eine vierte zur Explosion. Fünfzig bis achtzig Meter hoch schätzte der Kapitän eine an Umfang gewaltige Wassersäule, die durch Vernichtung jenes Meerungeheuers verursacht wurde. Nicht mehr nach Minuten, nur noch nach Sekunden würde die Lebensdauer eines Kauffahrteischiffes zu zählen sein, falls es, wie es des Nachts dort allzu leicht möglich ist, mit einer der zahlreichen Minen in Berührung käme. Legt man den erwähnten Bericht des Kapitäns über seine Beobachtungen als Tatsache zugrunde, dann darf es als reiner Zufall gepriesen werden, wenn glücklicherweise in letzter Zeit keine Meldungen über Schiffs-katastrophen, verursacht durch Minenexplosionen, vorliegen. Dieser Ausfall darf aber nicht zu weiterer Vertrauensseligkeit führen, steht doch dort draußen zuviel auf dem Spiel: Menschenleben und Schiffe, Angehörige und Eigentum aller maritimen Nationen. Deshalb haben auch alle ein Interesse an baldiger Säuberung der ostasiatischen Gewässer von jenen Höllenmaschinen. Allzugroß ist das Areal nicht, jeden-



falls viel, viel kleiner als der nordatlantische Ozean, der bekanntlich noch vor einigen Jahren von seinen treibenden Wracks durch gemeinsames Vorgehen aller daran interessierten Nationen befreit werden sollte. Diesem Plane standen die Regierungen sympatischer als die Fachkreise gegenüber. Wieviel größer ist im Vergleich zu den Wracks die Gefahr gegenüber Minen, hier auch für gepanzerte Kriegsschiffe, und um wieviel mühsamer ihre Vernichtung. Es ist daher mit allen Mitteln eine gemeinsame Verständigung der Regierungen von allen Denen anzustreben, die neben menschlichem Mitgefühl für die Schiffsbesatzungen ein besonderes Interesse an einer gefahrlosen Schifffahrt in ostasiatischen Gewässern haben. — — Nachdem die vorstehenden Zeilen geschrieben waren, erfahren wir, daß die deutsche Kolonialzeitung sich gleichfalls der hier besprochenen Sache angenommen habe. Doppelt reißt nicht! Nach ihr soll schon vor einiger Zeit ein chinesischer Kreuzer den Befehl erhalten haben, an der Nordküste Schantung auf solche Seeminen zu fahnden und sie unschädlich zu machen, aber das scheint vergessen oder unsorgfältig ausgeführt worden zu sein. Das Blatt ist der Meinung, daß kein Geschwader den Zweck seines Aufenthaltes in den ostasiatischen Gewässern, nämlich dem Handel der eigenen Flagge Schutz zu gewähren, jetzt besser erreichen könne, als durch eine Teilnahme an der Säuberung der Meere von den treibenden Minen. Die vereinigten Geschwader könnten nach vereinbarter Ordnung bald diese Hindernisse aus der Welt schaffen.

#### Daß die diplomatische Seerechtskonferenz in Brüssel

vom 1. September, an dem sie anfänglich tagen sollte, auf Anfang Oktober verschoben worden ist, wird von allen Denen freudig begrüßt werden, die in der Divergenz der einzelstaatlichen Gesetze über Kollisions- und Hilfeleistungsrecht eine Quelle ununterbrochener Mißbelligkeiten sehen. Denn die Verschiebung des Konferenztermins hängt selbstverständlich mit den Schritten zusammen, die unternommen worden sind, um die deutsche Regierung zur Teilnahme an der Konferenz zu bewegen. Haben diese Bestrebungen, woran nach der englischen Zustimmung wohl kaum mehr zu zweifeln ist, Erfolg, so findet die nächste diplomatische Konferenz unter Beteiligung der Regierungen aller maritimen Staaten statt. Ein bedeutender Schritt auf dem Wege zur Einheitlichkeit der Gesetze, vielleicht auch gleich die ganze Wegestrecke. Daß einzelne Regierungen nun mit solchen Abänderungsvorschlägen zum Vertragsentwurf kommen sollten, welche die ganze, mühevollte Arbeit des Comité Maritime Internationale in Frage stellen könnte, sollte eigentlich nicht anzunehmen sein. Möglich

wäre es schlimmstenfalls nur seitens der englischen Regierung zum Kollisionsrecht, weil der Entwurf bekanntlich den Reedern freistellt, nach irgend einem System, dem englischen bis zu 8 £ per Netto Reg.-Ton, dem sog. kontinentalen (Schiff und Fracht) oder dem französischen Abandonsystem, für Kollisionsschäden zu haften. Sehen auch die englischen Mitglieder des Comité, darunter Juristen von der Bedeutung eines Phillimore, kein Bedenken in der Annahme des Entwurfes, so ist auf der anderen Seite aber auch mit dem Einfluß der englischen Fachpresse zu rechnen. Sie, insbesondere der einflußreiche »Fairplay«, gehört zu den unentwegten Gegnern des Vertragsentwurfes, soweit er sich auf die Wahl des Haftsystems erstreckt. Keine Woche vergeht in letzter Zeit ohne eine Äußerung gegen die Sache. Sind die Gründe für die Gegnerschaft zuweilen auch recht fadenscheinig — man vergleiche die Replik auf die Auslassung von Dr. Alfred Sieveking — so zeugen sie doch von jenem echt konservativen Geist, wie er den Engländern schon an sich, in ganz besonderem Maße aber den englischen Schifffahrttreibenden eigen ist. So ganz zuversichtlich dürfen wir also nicht sein. Immerhin darf auf der anderen Seite aber auch angenommen werden, daß die englische Regierung ihre bekannte ablehnende Haltung zu der Konferenz nicht aufgegeben hat, um nun gegen den ihr längst bekannten Vertragsentwurf prinzipiellen Widerspruch zu erheben.

#### Auf einer zweiten Friedenskonferenz,

die auf Veranlassung des amerikanischen Präsidenten nun nach Friedensschluß wohl zustande kommen wird, geplant war sie ja lange, soll erörtert werden: 1) die Verwendung drahtloser Telegraphie in Kriegzeiten durch Nichtkriegführende; 2) die Kontrolle über schwimmende unterseeische Minen auf hoher See; 3) die Rechte der Kriegführenden in neutralen Häfen. Drei wichtige Punkte für Neutrale im Kriegsfall. Darunter einer, der erste, über den überhaupt noch keine internationalen Besprechungen stattgefunden haben, ist die drahtlose Telegraphie doch ein Erfindungsprodukt allerneuester Zeit. Auf diesem jungfräulichen Gebiet ist den deutschen Vertretern nicht minder Vorsicht als bei der Besprechung der anderen beiden Punkte anzurufen. Je größer der Besitz an eigenen Stationen, desto stärker das Bestreben, ihre Ausnutzung sich möglichst ungehindert gewährleisten zu lassen. Ein zweischneidiges Schwert. Der heutige Neutrale kann morgen Kriegführender sein und als solcher nur wünschen, daß die Verwendung drahtloser Telegraphie den Nichtkriegführenden stark beschnitten werde. Punkt 2 hat einen schwer zu ergründenden Titel. Neutralen, denn nur sie können in Betracht kommen, wird doch niemand die Kontrolle über

Minen einräumen wollen. Geschähe es doch, sie wären dann leicht in der Lage, die Bewegungen der Kriegführenden zu verfolgen, was bei der Verschwommenheit des Begriffs »neutral« — England und Frankreich waren im ostasiatischen Kriege auch Neutrale — zu recht unangenehmen Differenzen führen könnte. Am wichtigsten ist jedenfalls Punkt 3. Hier sind seit jeher die Gegensätze am stärksten hervorgetreten gewesen. England mit seiner großen Anzahl von Kolonialhäfen wird wie immer selbstverständlich alles zur Beschränkung der Rechte Kriegführender in neutralen Häfen anbieten. Jedes Zugeständnis in diesem Sinne ist für England, das aus angeführtem Grunde als Kriegführender neutrale Häfen zu entbehren vermag, ein bedeutender Erfolg, und für andere maritime Staaten um so nachteiliger, je geringer die Anzahl ihrer überseeischen Häfen ist. Aus diesem Grunde ist zu hoffen, daß den englischen Vorschlägen eine starke Gegnerschaft wird und daß sich die Gegner nicht, wie es leider schon zu häufig geschehen ist, durch die englische Beweisführung blenden lassen. In Erinnerung mag nur die Entrüstung und Aufregung gebracht werden, wie sie in England und, was allerdings erklärlicher ist, in Japan Platz griffen, als Frankreich dem russischen Ostseegeschwader seine Kolonialhäfen zur Ausbesserung der Schiffe zur Verfügung stellte. Man sprach damals sogar von einem japanischen, durch England unterstützten Ultimatum! Und was war geschehen? Frankreich hatte, unbekümmert um die vom Standpunkt Englands aus sehr verständliche englische Praxis, kriegführenden Schiffen, zur 24 Stunden Aufenthalt in neutralen Häfen zu gestatten, den Boden seiner Rechtsgrundsätze nicht verlassen. Hatte gutgeheißen, wozu es nach seiner bisherigen Auffassung über die Rechte Neutraler berechtigt war. Andere Länder liessen sich leider durch das englische Auftreten einschüchtern, obwohl es durchaus an einer internationalen Vereinbarung über die Rechte und Pflichten Kriegführender in neutralen Häfen fehlt. Diese Lücke soll nun auf der in Aussicht genommenen Friedenskonferenz ausgefüllt werden, hoffentlich nicht im englischen Sinne.

#### Überladene und schlechtbeladene Schiffe in englischen Häfen (1904-05).

Aus der Wiedergabe von Berichten über die Verhandlungen des bekannten englischen Parlamentsausschusses, eingesetzt zur Prüfung der Verhältnisse auf ausländischen Schiffen, wird die Bemerkung noch zu erinnern sein, daß die Erhebungen, selbst wenn ihr Ergebnis, nämlich der Bericht des Ausschusses, nicht verwirklicht werde, doch eine strengere Untersuchung ausländischer Schiffe hinsichtlich ihrer Beladung durch die Beamten des Handelsamtes

zur Folge haben könnten. Diese Mutmaßung hat sich bestätigt, wie es der Jahresbericht des Handelsamtes, der die wegen Überladung oder schlechter Beladung am Ausgehen verhinderten Schiffe aufzählt, beweist. Noch mehr als die Anzahl zurückgehaltener Schiffe überhaupt, von 14 auf 25 bis 36 in den Jahren 1902/03 bis 1904/05, haben die wegen Überschreitung der Load Line Act abgefaßten ausländischen Schiffe zugenommen, nämlich von 8 auf 15 bis 23 in den drei Jahren. Ehe wir wie alljährlich die Liste aller angehaltenen Schiffe in der Zeit vom 1. Juli 1904 bis 30. Juni 1905 bekannt geben, mag erinnert werden, daß aus ihr vorher diejenigen Fahrzeuge gestrichen worden sind, die ohne überladen oder schlecht beladen gewesen zu sein, wegen Seountüchtigkeit angehalten wurden. Hierbei kommen nur englische Schiffe in Betracht und zwar solche, bei denen die Beschaffenheit des Schiffskörpers zu wünschen übrig ließ oder weil ihre Oberflächen-Ventilation, Bemannung, Ausrüstung etc. ungenügend gewesen war. Abgesehen von diesen, es sind übrigens nur 7 (6 Segler und 1 Dampfer), enthält die Liste das Folgende:

#### Segelschiffe

Name	Flagge	Tonnage		Gründe
		Br.	Netto	
Don .....	(englisch.)	1 165	1 070	Überladen
Trojan .....	„	82	„	„
Monitor .....	(schwed.)	228	208	Schlecht beladen
Conrad .....	(deutsch.)	164	141	Überladen
Larus .....	(holländ.)	83	„	„
Little Jesse ...	(englisch.)	78	65	Schlecht beladen
Pauline & Marie	(franz.)	126	101	„

#### Dampfer

Karmo .....	(norweg.)	1 625	999	Überladen
Elswick Tower	(englisch.)	3 929	2 570	„
South Australia	„	4 014	2 580	„
Arla .....	(schwed.)	2 323	1 396	„
Marjorie .....	(englisch.)	175	71	„
Thomas Leigh	(deutsch.)	771	436	„
Cito .....	(dänisch.)	867	536	„
Diamant .....	(deutsch.)	938	578	„
Norwood .....	(englisch.)	200	37	„
Agnete .....	(dänisch.)	1 127	705	„
Andalusia .....	(englisch.)	289	160	Schlecht beladen Überladen
Berrington ....	„	767	479	
Grete Cords ...	(deutsch.)	976	608	„
Harald Klitgaard	(dänisch.)	1 799	1 141	„
Flandria .....	(belgisch.)	441	291	„
Helene Sauber	(deutsch.)	1 054	608	„
Magous .....	(dänisch.)	1 658	1 042	Schlecht beladen
South Moor ...	(englisch.)	910	562	Überladen
Aurora .....	(norweg.)	1 194	736	Schlecht beladen
Hermann .....	(deutsch.)	2 243	1 453	Überladen
Nordsoen .....	(dänisch.)	1 055	665	„
Wisboch .....	(englisch.)	1 282	801	„
Commerce ....	(schwed.)	651	381	„
Snefond .....	(norweg.)	369	216	„
Carl XV. ....	(schwed.)	1 002	767	Schlecht beladen
Gleno .....	(englisch.)	184	75	Überladen
Grete Cords ...	(deutsch.)	976	608	„
Juno .....	„	1 384	884	„
Portcawl .....	(englisch.)	1 507	929	„

Nächst der englischen war somit die deutsche Flagge mit 8 Schiffen am stärksten und, was nicht ohne Bedeutung ist, stärker als in den Vorjahren vertreten. Sehr wahrscheinlich ist diese Erscheinung nicht auf eine Abnahme an Sorgfalt, beobachtet bei

der Beladung deutscher Schiffe, zurückzuführen, sondern darauf, daß die Beladung einiger unserer Schiffe bis zur deutschen Lademarke tiefer ist, als sie es nach den britischen Freibordregeln sein würde, woraus sich die englischen Beamten ein Recht zum Einschreiten hergeleitet haben. In allen solchen Fällen ist der Reederei dringend zu empfehlen, daß sie sich unverzüglich an den zuständigen deutschen Konsul wende und, falls sein Eingreifen ohne Erfolg bleibt, daß sie beschwerdeführend bei der deutschen Botschaft in London oder auch gleich bei unserem Auswärtigen Amt vorstellig werde.

Wie die Erfahrung gelehrt hat, wird sich auf die Dauer derartigen Überschreitungen englischer Beamter nur durch energisches Geltendmachen seines Rechtes vorbeugen lassen. Und der deutsche Reeder ist doch zweifellos im Rechte, wenn er sich gegen die der deutschen (ihm vorgeschriebenen) Lademarke entgegengebrachte Nichtbeachtung englischer Beamter mit allen Kräften wehrt. Um so mehr, als, wie neuerdings auch schon englische Sachverständige zu erkennen beginnen, unsere Lademarke mehr als die englische den praktischen Bedürfnissen Rechnung trägt.

## Die russische Handelsflotte.

Von J. Hahn (Rußland).

Die Hauptverwaltung der Handelsschifffahrt und Häfen hat vor kurzem statistische Daten über die Lage der russischen Handelsflotte für das Jahr 1904 veröffentlicht. Das Bild, welches dieses Material über die russische Handelsflotte liefert, ist wenig tröstlich. Welch' große Hoffnungen wurden in Rußland auf die neue Hauptverwaltung gesetzt! Das Resultat ihrer nun schon mehrjährigen Tätigkeit muß jedoch gleich Null genannt werden. Die Handelsschifffahrt befindet sich in Rußland in derselben traurigen Lage wie vorher. Bis jetzt ist noch kein Projekt von der Hauptverwaltung wirklich gefördert worden oder durch ihre Beihilfe zustande gekommen. —

Die ganze Handelsflotte bestand in Rußland im Jahre 1904 aus 834 Dampfern und 2533 Seglern mit einem Raumgehalt von 666 400 Registertons. Davon entfielen auf Dampfschiffe 382 000 Tons und auf Segler 283 000 Tons. Der Zuwachs des Jahres 1904 beträgt 33 Dampfer mit 8500 Tons und 115 Segler mit 9200 Tons und muß daher als äußerst bescheiden gekennzeichnet werden. Zur Handelsflotte sind auch alle Bugsir- und Lotsendampfer, Eisbrecher u. s. w. zugezählt. Wenn alle solche Fahrzeuge, deren Größe nicht 50 Tons übersteigt und die daher auch nicht dem eigentlichen Frachtverkehr dienen, gestrichen werden, so vermindert sich die angegebene Größe der russischen Dampferflotte um ca. 200 Dampfer oder 26 pZt. Der Durchschnittsraumgehalt der Dampfschiffe ist in Rußland überhaupt gering. Der größte Prozentsatz von 21 pZt. oder 178 Fahrzeugen fällt auf Dampfer von 50—200 Tons. Einen Raumgehalt von 200—400 Tons weisen 148 Dampfer auf, von 600—1000 Tons 142, von 1000—2000 Tons 55 und mehr als 2000 Tons 33.

Der Wert der ganzen russischen Dampferflotte wird auf 120 Millionen Rubel geschätzt. 75 pZt. aller Dampfer sind im Auslande erbaut. Nur die Flotte des Kaspischen Meeres, welche auch in diese Angaben eingeschlossen ist, weist 40 pZt. von

Dampfern russischer Herkunft auf. In allen übrigen Meeren sinkt dieser Satz auf 10—20 pZt. Überhaupt sind in Rußland selbst 152 Dampfer erbaut in England 380, in Schweden 110 und in Deutschland 65. Der Bericht hebt es hervor, daß die Bestellungen auf englischen und schwedischen Werften mit jedem Jahre zurückgehen und dieselben durch die deutschen Werften verdrängt werden. Deutschland beginnt eine immer bedeutendere Rolle als Lieferant von Dampfern für die russische Handelsflotte zu spielen.

Beachtungswert sind in dem Bericht ferner die Angaben über das Alter der Schiffe. Es erweist sich, daß nur 93 Dampfer oder 11 pZt. der ganzen Flotte nicht älter als 5 Jahre sind und 190 Dampfer oder 23 pZt. nicht älter als 10 Jahre. Ein Alter bis zu 30 Jahren weisen 377 Fahrzeuge oder 45 pZt. auf und der Rest von 170 Dampfern oder 20 pZt. ist sogar vor mehr als 30 Jahren erbaut worden.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrzeuge der russischen Dampferflotte beträgt bei Passagierdampfern 10—12 Knoten, bei Frachtdampfern 9—10 Knoten und bei Schlepp- und sonstigen Schiffen 8—9 Knoten. Die höchste Geschwindigkeit von 18—19 Knoten findet sich bei zwei Dampfern verzeichnet und fünf weitere können bis 17 Knoten entwickeln.

Von den Segelschiffen kommen 68 pZt. auf Fahrzeuge unter 100 Tons. Eine Größe von mehr als 500 Tons weisen 45 Segler auf. Der Wert der Seglerflotte wird auf 16 Millionen Rubel geschätzt. Fast alle Segelschiffe sind aus Holz in Rußland selbst erbaut. Bemerkenswert ist es, daß in den russischen Ostseeprovinzen, die die besten und größten Segelschiffe aufzuweisen haben, der Bau von neuen Fahrzeugen mit jedem Jahre zurückgeht. Während 1902 noch 40 Schiffe von 6700 Tons Gesamtinhalt erbaut wurden, liefen im Jahre 1903 nur 21 Fahrzeuge mit 4580 Tons vom Stapel und 1904 sogar nur 18 mit 3200 Tons.



Auch die Dampferflotte der russischen Ostseeprovinzen hat für das verflossene Jahr einen Rückschritt zu verzeichnen, indem drei Dampfer auschieden und nur ein einziger durch Kauf hinzukam.

Wenn die russische Handelsflotte sich in demselben Tempo wie bisher vergrößern wird, dann kann es noch lange dauern, bis ihr auf dem Weltmarkt irgendwelche Beachtung geschenkt wird.

## Zur Geschichte der Tiefladelinie.

Der Vorsteher der Schifffahrtsabteilung des englischen Handelsamts hat in diesen Tagen vor der *„Kommission zur Untersuchung der Beziehungen nichtenglischer Schiffe zu den englischen Handelsschiffahrtsgesetzen“* einen längeren Vortrag gehalten, dem wir die folgenden, auch für uns interessanten Ausführungen über die Tiefladelinie entnehmen. Wer mit der Geschichte der Tiefladelinie vertraut ist, wird darin allerdings wenig Neues finden, immerhin bleiben die Ausführungen aber doch auch für uns beachtenswert, weil sie die Auffassung des englischen Handelsamts über die Tiefladelinie und über damit im Zusammenhange stehende Vorschriften für Handelsschiffe widerspiegeln.

Die Tiefladelinie an Schiffen haben zu müssen, führte Herr Howell aus, ist, wenn es auch in England eine Errungenschaft der Neuzeit ist, doch eine ganz alte Sache; denn solche Marken waren schon im Mittelalter bei den großen schiffahrtstreibenden Völkern in Gebrauch, z. B. in Venedig mußte jedes Schiff eine Linie haben, die angab, wie weit es eintauchen sollte. In England wurde die erste Vorschrift darüber, das bekannte Plimsollgesetz, im Jahre 1875 angenommen. Das Plimsollgesetz setzte aber nur eine freiwillige Tieflademarke fest, die der Reeder anbringen konnte wo er wollte, und die während ein Schiff mit derselben Musterrolle fuhr, nicht geändert werden durfte. Glücklicherweise gab aber schon damals das Handelsschiffahrtsgesetz von 1873 eine Handhabe, in England überladene Schiffe anzuhalten. Hierbei stellte es sich heraus, daß auf die Tieflademarken, die die Reedereien nach eigenem Ermessen anbringen ließen, kein rechter Verlaß in bezug auf Sicherheit der Schiffe war, die Schiffe wurden deshalb damals ganz ohne Rücksicht auf die Tieflademarken behandelt, gleichwohl blieb aber das Plimsollgesetz von 1873 in Kraft, bis 1890 ein neues Gesetz durchging und nun von den Behörden eine gesetzlich festgelegte Tieflademarken an englischen Schiffen angebracht werden muß. Inzwischen war den englischen Behörden bereits im Jahre 1876 gesetzliche Gewalt gegeben, nichtenglische Schiffe, die in England Ladung genommen hatten, anzuhalten, wenn sie überladen oder ungehörig beladen waren (overloading or improper loading) und im Jahre 1885 wurden von einer mit den notwendigen Vollmachten ausgestatteten Kommission zur Berechnung der Tiefladelinie für englische Schiffe, der sog. *„Freibordkommission“*, Tafeln ausgearbeitet, bei deren für englische Schiffe zwangsweiser Einführung im Jahre 1890 dem Handelsamt ausdrücklich die Befugnis erteilt wurde, von Zeit zu Zeit diejenigen Änderungen der Tafeln vorzunehmen, die sich als notwendig herausstellen würden. Solche durch veränderte Umstände bedingten Änderungen haben denn auch verschiedentlich stattgefunden, so wurde z. B. vor wenigen Jahren eine Änderung bei Berechnung des Freibords für Winterreisen im Nordatlantischen Ozean vorgenommen, und für Berechnung der Turretdeck- und Shelterdeck-Schiffe wurden besondere Vorschriften eingeführt.

Was nichtenglische Schiffe anlangt, so wurde von den unabhängigen Mitgliedern der Freibordkommission von 1885 in einem Bericht an den Vorsitzenden des Handelsamts gesagt: *„Unserer Ansicht nach wird es unmöglich sein, bei englischen Schiffen eine Tiefladelinie zwangsweise einzuführen, ohne zugleich ihre Einführung bei Schiffen unter fremder Flagge in britischen und kolonialen Häfen zu erzwingen, weil die englischen Schiffe mit jenen Schiffen konkurrieren müssen.“*

Man fühlte aber, daß es sich hier um eine schwierige Frage handelte und brachte sie deshalb vor die *„Königl. Kommission für Lebensrettung auf See“*, die im Jahre 1887 darüber beriet und dabei ausführte: *„Obgleich es möglich und selbst ratsam sein mag, bestimmte Vorschriften über die Tiefladelinie bei nichtenglischen Schiffen, die von britischen Häfen ausgehen, gerade wie bei englischen Schiffen anzuwenden, so fühlen wir doch Zweifel über die Zweckmäßigkeit, Beamte mit einer zum Teil ihrem eignen Ermessen überlassenen Gewalt in bezug auf fremde Schiffe auszurüsten. Solche Maßnahmen werden sicherlich zur Folge haben, daß man sich in nicht-englischen Häfen die gleiche, wenn nicht noch größere Gewalt über britische Schiffe beilegt. Wir empfehlen daher der Königlichen Regierung, sofort Schritte zu unternehmen, durch die eine Verständigung der schiffahrtstreibenden Staaten über die Frage angebahnt wird, wie weit es möglich ist, sich auf gemeinsame Vorschriften für das Beladen von Handelsschiffen und auf die zwangsweise Durchführung solcher Vorschriften zu einigen.“*

Im Jahre 1889 wurde von der Regierung der Vereinigten Staaten eine internationale Marine-Konferenz zusammenberufen, auf der, angeregt von den englischen Delegierten, zunächst die Tiefladelinie von einer Kommission erschöpfend durchberaten und darauf der folgende Beschluß gefaßt wurde: *„Obwohl die Vorteile, die die Einführung eines einheitlichen Systems von Tieflademarken mit sich bringen würde, sehr groß sind, so ist die Angelegenheit doch noch nicht so weit gediehen, daß sie von dieser Konferenz beraten werden könnte, sie muß daher den Verhandlungen zwischen den Regierungen der schiffahrtstreibenden Staaten überlassen werden.“*

Mit dem Inkrafttreten des Handelsschiffahrtsgesetzes von 1890 wurde in Großbritannien das Anbringen von Tieflademarken, berechnet nach den vorher erwähnten Tafeln vom Jahre 1885 für britische Schiffe Zwang; Abschriften des Gesetzes wurden an die Regierungen der verschiedenen Staaten geschickt, wobei ihnen nahe gelegt wurde, bei ihren Schiffen ähnliche Vorschriften zu erlassen. Im hierauf bezüglichen Schreiben des englischen Handelsamts vom 12. Juni 1890 heißt es: *„Wenn es auch beabsichtigt wird, die Befugnis, fremde Schiffe zurückzuhalten, welche aus dem Handelsschiffahrtsgesetz von 1876 gibt, in Zukunft nur vernünftig und vorsichtig auszuüben, so kann die Notwendigkeit solchen Einschreitens doch vermieden werden, wenn fremde Staaten selbst Vorschriften schaffen, die ihre Angehörigen berechtigen, nach Sektion 4 des Gesetzes von 1890 zu verlangen, daß die englischen Vorschriften auf sie keine Anwendung finden. Das sieht nämlich dieser Abschnitt vor für Schiffe unter der Flagge von Ländern, die ein den englischen Tiefladenvorschriften gleichartiges Gesetz haben. Das Nähere darüber ist im englischen Handelsschiffahrtsgesetz von 1894 enthalten, in dem es in Sektion 445 heißt, daß 1) sobald das englische Handelsamt ausgesprochen hat, das Tiefladengesetz eines nichtenglischen Staates sei dem englischen Tiefladengesetz gleichwertig, die Schiffe eines solchen Staates nicht gehalten sein sollen, den englischen Vorschriften nachzukommen, wenn sie nachweisen, daß sie das Gesetz ihres Heimatlandes erfüllt haben, und 2) daß solche Ausnahmen aber nicht stattfinden sollen, wenn das Heimatland solcher Schiffe den englischen Schiffen nicht die gleiche Behandlung angedeihen läßt. Es sind aber von nicht-*

englischen Regierungen keine Schritte unternommen, auf Grund deren Befreiung von den englischen Tiefladenvorschriften hätte gewährt werden können, und deshalb sind seit 1891 auch ausgehende fremde Schiffe, wenn sie nach englischen Anschauungen überladen waren, angehalten worden. Es sind nämlich vom 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1905, also in 14 Jahren, 446 überladene Schiffe in britischen Häfen angehalten worden, darunter waren 166 englische und 290 andere Schiffe, also ungefähr doppelt so viel nichtenglische als englische, was die Behauptung englischer Reeder, daß die englischen Behörden gegen nichtenglische Schiffe zu milde verfahren, widerlegt. Der gegenwärtige Stand der Tiefladengesetzgebung in anderen Staaten ist nach den weiteren Ausführungen der folgende:

In Deutschland ist am 27. November 1903 ein Tiefladengesetz erlassen, nachdem deutsche Schiffe Tieflademarken haben sollen. Die Vorschriften weichen in einigen wesentlichen Punkten von den englischen ab, doch sind diplomatische Verhandlungen behufs gegenseitiger Anerkennung, die hoffentlich bald zu befriedigenden Resultaten führen, im Gange.

Die spanische Regierung entschied sich im Jahre 1903 für die Annahme der englischen Tiefladenvorschriften. Allerdings kommen zurzeit immer noch überladene spanische Schiffe in England an, doch meldet der englische Konsul von Bilbao in seinem Jahresbericht, daß dort den englischen ähnlichen Tiefladenvorschriften erlassen und mehrere Schiffe auch schon gezwungen worden seien, einen Teil der eingenommenen Ladung wieder zu löschen.

In Norwegen fiel im Jahre 1903 ein Tiefladengesetz mit 57 gegen 27 Stimmen durch, es wurden aber Mittel zur Bearbeitung des Gegenstandes bewilligt. Zurzeit sieht das norwegische Gesetz vor, daß ein überladenes Schiff in norwegischen Häfen zurückgehalten werden kann, und die norwegischen Kapitäne müssen jedesmal, ehe sie einen ausländischen Hafen verlassen, einen Journalauszug mit Tiefgangs- und Freibordsangaben nach Haus schicken.

In Frankreich ist eine Tiefladelinie seit etlichen Jahren in Erwägung, und obwohl Tieflademarken noch nicht zwangsweise eingeführt sind, so haben die französischen Schiffe doch für gewöhnlich freiwillig Tieflademarken, auch wird mitgeteilt, daß Kapitäne, die ihre Schiffe überladen ließen, bestraft werden würden.

In den andern schiffahrttreibenden Staaten ist es im allgemeinen verboten, Schiffe zu überladen; es bestehen aber keine Tiefladenvorschriften.

Das ist der gegenwärtige Stand der Tieflade-Gesetzgebung; man darf aber, um eine richtige Anschauung über das Ganze zu bekommen, den Einfluß der Klassifikationsgesellschaften, Versicherer, Besichtiger und Schiffbauer nicht vergessen. Es haben z. B. vom Januar 1895 bis Dezember 1904 zusammen 2731 nichtenglische Schiffe Tieflademarken in Übereinstimmung mit den englischen Vorschriften erhalten, nämlich 1837 durch Beamte von Lloyds Register, Bureau Veritas oder vom Germanischen Lloyd und 874 durch Beamte des englischen Handelsamtes. Man kann wohl sagen, die meisten deutschen und französischen Schiffe, die von den obengenannten Klassifikationsgesellschaften beaufsichtigt wurden, lassen sich Tiefladelinien in Übereinstimmung mit dem englischen Gesetz feststellen. Ferner beachten die nichtenglischen Werften beim Bau die englischen Tiefladenvorschriften in der Weise, daß ihre Schiffe, wenn sie nach den englischen Vorschriften beladen sind, die größtmögliche Menge an Bord haben. Man darf aus diesen Tatsachen vielleicht schließen, daß in nichtenglischen Handelskreisen ein wesentlich vom englischen abweichendes Tiefladengesetz auf Opposition stoßen würde. Bezeichnend ist auch, daß nach den Untersuchungen, die der Germanische Lloyd in Verbindung mit der See-Berufsgenossenschaft und der deutschen Tiefladengesetzgebung angestellt hat, von 263 deutschen Dampfern

mit englischen Tieflademarken mehr als zwei Drittel diese Tiefladeangaben freiwillig als Norm akzeptiert haben.

Wenn es nach dem bisher Gesagten auch keine internationale Tiefladengesetzgebung gibt, so sind doch seit 1890 zweifellos große Fortschritte in dieser Richtung gemacht, es muß aber zugegeben werden, daß Überladen noch vorkommt, behauptet worden ist sogar, daß nichtenglische Schiffe auf Fahrten nach und von England gewöhnlich überladen seien. Solche Behauptungen sind übertrieben. Es ist allerdings sehr schwer, hierüber ganz genau Angaben zu machen; aber einige Beispiele mögen doch angeführt werden.

Vor der Untersuchungs-Kommission ist von einem Agenten der Butte Docks über 12 Schiffe ausgesagt worden, die würden unter nichtenglischer Flagge beträchtlich tiefer beladen, als unter englischer. Das Handelsamt hat ein vollständiges Verzeichnis der Tiefgangsangaben von allen Schiffen, die in den letzten Jahren aus den Butte-Docks gegangen sind. Dieses Verzeichnis stimmt aber, soweit es reicht, mit jener Aussage nicht überein. Danach hatten nämlich zwei dieser Schiffe einen größeren und vier einen geringeren Tiefgang als unter englischer Flagge. In einem Falle, wurde ferner ausgesagt, habe ein Schiff unter englischer Flagge im Jahre 1886 am 4. Juli 2394 T., dagegen unter fremder Flagge 1903 am 14. Januar 2674 T., d. h. 278 T. mehr eingenommen. Die Tiefgangsverzeichnisse zeigen aber, daß das Schiff im ersten Falle 18 Fuß 1½ Zoll, im zweiten aber nur 18 Fuß 6 Zoll tief ging, außerdem stellte Sir Th. Doxford fest, daß das Schiff gebaut war, unter englischer Flagge 3160 T. Schwerkraft zu tragen, es ist also in den angeführten Fällen überhaupt nicht voll beladen gewesen. Von einem andern Schiffe wurde ausgesagt, es hätte unter den Handelsamtsvorschriften 1500 T. getragen, hätte aber unter norwegischer Flagge im Juni 1904 auf einer Reise von Clyde nach Hammerfest 1940 T. als 140 T. zu viel an Bord gehabt. Dieses Schiff soll nach den Verzeichnissen des Handelsamtes 1 Fuß 10½ Zoll Freibord und damit 1890 T. Kohlen an Bord haben, tatsächlich hatte es auf der fraglichen Reise an Bord: 1578 T. Ladung und 298 T. Bunkerkohlen, also insgesamt 1876 T., d. h. auch dieser Fall ist nicht richtig angegeben worden. In Wirklichkeit liegt es wohl so, daß auch fremde Schiffe, ähnlich wie manche englischen auf Ausreisen gelegentlich mehr einnehmen als sie sollten, daß aber solche Fälle nicht so häufig sind wie man annimmt. Überladung findet gewöhnlich nur bei Schwerkraftladungen, meistens bei Kohlen statt, die aus dem Cardiff, North Shields- oder dem Leith-Distrikt kommen. Im Cardiff-Distrikt hat das Handelsamt Einrichtungen getroffen, bei denen kein überladenes Schiff aus den Docks kommen kann; die nicht zeitig genug bekannt gewordenen Fälle von Überladen werden daher im North Shields- oder im Leith-Distrikt vorgekommen sein. Vergewärtigt man sich aber, daß die Beamten und Besichtiger ein Verzeichnis des Tiefganges und Freibords der meisten nichtenglischen Schiffe, die in jenen Gewässern verkehren, haben, und daß es, wenn sie im Zweifel sind, ihre Pflicht ist, an Bord zu gehen und nachzumessen, so wird man wohl zu dem Ergebnis kommen müssen, daß in englischen Häfen ausgehende fremde Schiffe gerade so wie englische manchmal zu tief beladen sind, daß es aber im weitern nicht so häufig ist, als man denkt.

Einkommende fremde Schiffe sind aber öfter zu tief beladen. Es fehlt zurzeit an einer Handhabe sie zur Rechtschaffenheit zu ziehen, alles, was getan werden kann, ist, den Vertretern der fremden Regierungen Mitteilung darüber zu machen. Auch darüber sind seit November 1902 Listen geführt; es handelt sich danach hauptsächlich um spanische Schiffe, die in eng an Bord hatten; entgangen sein. meinen ein vie.

aber die englischen Vorschriften werden von fremden Schiffen ebenso überschritten, wie von vielen englischen, wie ausdrücklich hervorgehoben werden muß. Die Arbeit der überwachenden Beamten in englischen Häfen würde ja sehr vereinfacht werden, wenn alle Schiffe englische Tieflademarken hätten, aber deren Anbringung zu erzwingen, erscheint dem Handelsamt nicht empfehlenswert, weil es die Befugnis, ausgehende Schiffe anzuhalten, bereits hat und weil, wenn auch die Marken angebracht wären, einige Schiffe doch, wie manche englische, Mittel und Wege finden würden, die Wachsamkeit der englischen Beamten zu täuschen, wenn auch vielleicht ein paar mehr abgefaßt würden. Die englischen Reeder sollten sich darüber, daß die von englischen Häfen ausgehenden fremden Schiffe im allgemeinen zu tief beladen würden, nicht beklagen; anders ist es aber mit den ankommenden fremden Schiffen. Flöße man Mittel und Wege die zur Rechenschaft zu ziehen, so würde das vom Handelsamt mit Freude begrüßt werden. Aber nach Lage der Dinge würde man ein nichtenglisches Schiff rechtlich überhaupt erst zur Rechenschaft ziehen können, wenn

es nach englischer Auffassung zu tief beladen in englische Gewässer kommt, nicht aber wenn es einen ausländischen Hafen zu tief beladen verläßt, das nichtenglische Schiff würde daher vor dem englischen doch einen Vorteil haben und es möchte deshalb gar nicht der Mühe wert sein, sich für die Bestrafung fremder Schiffe, die zu tief beladen in englischen Häfen ankommen, ins Zeug zu legen, empfehlenswert wäre es aber die Angelegenheit auf diplomatischen Wege zu regeln.

„Wenn wir“, schließt der Vertreter des Handelsamtes seine Ausführungen über die Tiefladelinie, „uns in der Tiefladangelegenheit mit Deutschland verständigt haben werden, was zu hoffen steht, so möchte es an der Zeit sein, auch an die andern Staaten heranzutreten, und für alle Beteiligten würde es vorteilhaft sein, wenn man sich auf eine internationale Tiefladelinie einigen könnte; es würde fremden Schiffen beträchtliche Unannehmlichkeiten in englischen Häfen erspart und würde vor allem den höchst unbequemen Repressivmaßregeln gegen englische Schiffe ein Ende machen.“

R.

### Untergang der „Parma“ (Kaiserl. Oberseeamt).

(Stromversetzung bei Ouessant. — Sichtweite bei diesiger Luft — Nebelsignale. — Widersprüche in der Protokollierung der Aussagen vor dem Seeamt. — Lotungen. — Navigierung des Kapitäns durch die Schiffsoffiziere und Mannschaft gerechtfertigt).

Auf die Beschwerde des Schiffers Johannes M. gegen den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 16. Mai 1904 über den Seeunfall des Dampfers „Parma“ von Hamburg hat das Kaiserliche Oberseeamt nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß der Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 16. Mai 1904 dahin abzuändern, daß dem Schiffer M. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen und die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen.

An der Sitzung nahmen teil: 1) als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; 2) als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Lotsenkommandeur a. D. Jantzen, Kapitän Steengrafe, Ober-Inspektor Pfeifer, Marine-Inspektor Fokkes, Navigationsschulldirektor Dr. Holte; 3) als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause; 4) als Reiskommissar: Vize-Admiral z. D. Freiherr von Bodenhausen.

Das Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt:

Das Seeamt hat die Ursache der Strandung in der Stromversetzung von etwa 28 Sm nach zw. ONO innerhalb 44 Stunden gefunden und als genügende Erklärung für die stattgehabte Versetzung den starken Flutstrom, unter dessen Wirkung das Schiff nach seiner Meinung während der Nacht mehrere Stunden hindurch gestanden hat, in Verbindung mit der Wirkung des 24 Stunden lang vor der Strandung wehenden, wenn auch schwachen südwestlichen Windes angenommen. Das Oberseeamt hat sich diese Erklärung nicht zu eigen machen können; denn was den Flutstrom anlangt, so ist die „Parma“ am Morgen des 30. April 1904 zwischen 3 und 4 Uhr, d. i. zu der Zeit, wo bei Ouessant Hochwasser war, noch gar nicht in der Nähe dieser Insel und deshalb auch noch nicht in dem Maße, wie das Seeamt annimmt, unter der Einwirkung des bei Ouessant allerdings eine große Geschwindigkeit erreichenden Flutstroms gewesen, jedenfalls aber in viel geringerem Maße, als später in der Nähe von Ouessant unter der entgegengesetzten Einwirkung des Ebbestroms.

Bietet ihm sonach die Annahme des Seeamtes keine zutreffende Erklärung für die Stromversetzung, so hält doch das Oberseeamt dafür, daß tatsächlich eine außergewöhnlich starke Stromversetzung stattgefunden hat und daß diese die wesentliche Ursache für die Strandung der „Parma“ gewesen ist, wenngleich nicht ausgeschlossen sein mag, daß außerdem im Laufe der Fahrt bei dem genommenen Kurse auch eine Ver-

minderung der zuletzt festgestellten westlichen Deviation von 4° eingetreten ist.

Wenn das Seeamt sodann dem Schiffer M. zum Vorwurfe gemacht hat, daß er gar nicht mit der Möglichkeit einer Stromversetzung dem Lande zu gerechnet habe, so erachtet das Oberseeamt diesen Vorwurf als zu weitgehend. Allerdings hat er nicht an die Möglichkeit einer so außergewöhnlich starken Stromversetzung gedacht, wie sie tatsächlich vorhanden gewesen sein muß; wohl aber findet die Erklärung des Beschwerdeführers, daß er von vornherein die Möglichkeit einer Stromversetzung bei der Kursbestimmung in Berechnung gezogen habe, ihre tatsächliche Unterstützung in der Wahl des Kurses NO $\frac{1}{4}$ O vom Cap Vilano aus, der das Schiff ohne Stromversetzung in einem Abstände von etwa 20 Sm westlich an Creach Point vorbeigeführt hätte. Ein Weiteres konnte zunächst nicht von ihm verlangt werden, erkennt doch auch das Seeamt an, daß gegen den gewählten NO $\frac{1}{4}$ O Kurs, den übrigens der Beschwerdeführer nach seiner Angabe auch auf seinen früheren Reisen gesteuert hatte, an sich nichts einzuwenden sei.

Nun unterliegt es allerdings keinem Zweifel, daß Schiffer M. das Vorhandensein der außergewöhnlich starken Stromversetzung rechtzeitig hätte erkennen können und dadurch zu einer früheren und wesentlich größeren Änderung des Kurses, als zu der schließlich angeordneten —  $\frac{1}{4}$  Strich nördlicher — hätte kommen müssen, wenn er sich frühzeitiger zum Loten entschlossen hätte. Daß er dies nicht getan hat, ist ihm vom Seeamt zum wesentlichen Vorwurfe gemacht worden und es hat diesen Vorwurf auf die Nichtbeachtung der Vorschrift in den an Bord befindlichen Sailing-Directions for the Bay of Biscay gegründet, nach der bei Nebel, sobald die Höhe von Chaussée de Sein erreicht ist, mit dem Loten begonnen werden muß. Nach der Feststellung des Seeamts hat Schiffer M. von dieser Warnung der Segelanweisung nichts gewußt und diese Unkenntnis in der Hauptverhandlung eingeräumt. Der Beschwerdeführer bestreitet ganz entschieden, ein derartiges, tatsächlich nicht zutreffendes Zugeständnis vor dem Seeamt abgegeben zu haben. Das über seine Aussage vor dem Seeamt aufgenommene Protokoll enthält nichts über ein derartiges Zugeständnis; seine auf die englische Segelanweisung bezügliche Angabe hat sich vielmehr nach dem Protokolle lediglich



darauf beschränkt, daß er die Anweisung an Bord gehabt habe, während er allordings — und darauf scheint das Mißverständnis zu beruhen — eingeräumt hat, die ebenfalls an Bord befindliche *Fluttable* nicht eingesehen zu haben. Damit entfällt die Unterstellung, daß er in Unkenntnis der in den Sailing Directions enthaltenen Warnung das Loten unterlassen habe; es ist vielmehr davon auszugehen, daß der Schiffer sich seiner Pflicht wohl bewußt gewesen ist, bei Nebel mit dem Loten zu beginnen, sobald die Höhe von Chaussee de Sein erreicht war.

War nun wirklich das Wetter derart, daß hätte gelotet werden müssen? Ist diese Frage zu bejahen, so enthält das Unterlassen des Lotens allerdings eine so schwere Ausserachtlassung der dem Schiffer obliegenden Pflicht, daß daraufhin die Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes geboten wäre.

Das Oberseeamt hat für die Beantwortung der Frage, von der seine Entscheidung auf die Beschwerde abhing, zu dem vom Seeamte beschafften Beweismaterial noch die Akten des Untersuchungsrichters zu Hamburg herangezogen, welche in der gegen den Schiffer M. wegen Vergehens gegen §§ 323, 326 des Reichs-Strafgesetzbuchs schwebenden Untersuchung entstanden sind. Das Beweisergebnis läßt sich dahin zusammenfassen:

Die Höhe von Chaussee de Sein war nach dem Bestock ungefähr um 6 Uhr Morgens erreicht. Zu dieser Zeit wurde das Wetter so unsichtig, daß der wachhabende II. Offizier St. die Stellung eines Ausguckmanns anordnete und dem ihm erteilten Befehle gemäß den Kapitän wecken und auf Deck rufen ließ. Es wurde jedoch alsbald wieder heller, so daß St. die Stellung eines Ausguckmanns nicht mehr für notwendig hielt. Schiffer M. blieb von 6 Uhr an mit kurzen Unterbrechungen auf Deck. Nach seinen Angaben verzog sich, als er an Deck kam, oben der Nebel, in der Folgezeit war die Luft bald dicker, bald heller, jedenfalls aber immer so, daß sie sich freisehen konnten. Die Sichtweite hat nach seiner Schätzung 3 Sm betragen, so daß er die Fahrt mit voller Kraft fortsetzte und einen Ausguckmann nicht ausstellte, auch vorläufig es nicht für geboten hielt zu loten. Erst als ihm gegen 8 $\frac{1}{2}$  Uhr die Luft etwas dicker zu werden schien, gab er Odre zu loten. Nach der eidlichen Bekundung des II. Offiziers St. war die Luft diesig, bald war es mehr, bald weniger hell, doch hatte man immer eine größere Sichtweite, und zwar fast immer von 2 bis 3 Sm; die Fahrt wurde nicht ermäßigt und das Schiff gab auch keine Nebelsignale, weil nach Beschaffenheit der Luft keine Veranlassung dazu war. Als St. um 8 Uhr die Wache an den I. Offizier B. abgab, war es ziemlich klar. Auch dieser bezeichnet die Luft als diesig und schätzt die Sichtweite auf 2 bis 3 Sm, so daß nach seiner Ansicht die Aufstellung eines Ausguckmanns nicht notwendig war; ebensowenig habe eine Veranlassung zum Loten vorgelegen, da sie sich vollständig freisehen konnten und überdies nach ihrem Bestocke so weit vom Lande ab waren, daß sie beim Loten keinen Grund bekommen hätten. Zur Unterstützung seiner Annahme, daß sie eine Sichtweite von 2 bis 3 Sm hatten, hat B. vor dem Untersuchungsrichter darauf hingewiesen, daß das Schiff, da es mit voller Kraft lief, gewiß noch 8 bis 10 Schiffslängen nach Erteilung des Befehls zum Rückwärtsgehen vorwärts gelaufen sei und als es zum Stillstand kam, noch ungefähr 1 Sm von dem Felsen entfernt war. Wenn in unvereinbarem Gegensatze hiermit der Matrose D. schon in dem Augenblick, als der Befehl zum Rückwärtsgehen gegeben wurde, die Felsen in der Entfernung von nur 2 Schiffslängen voraus gesehen haben will, so ergibt sich das völlig Verfehlte dieser Schätzung ohne weiteres daraus, daß das Schiff infolge der auch nach Ausführung des Rückwärtskommandos ihm noch innewohnenden Fahrt bei einer Entfernung von nur 2 Schiffslängen unfehlbar auf die Felsen aufgelaufen wäre. Ist aber hierdurch der Wert dieser Distanz-

schätzung des Matrosen D. völlig erschüttelt, so kann auch seiner Angabe, daß die Sichtweite infolge der Dichtigkeit der Luft nur 3 bis 4 Schiffslängen betragen habe, keine Bedeutung gegenüber der damit unvereinbaren Schätzung des Kapitän und der Schiffsoffiziere beigemessen werden. Dafür, daß die Schiffsoffiziere in ihrem Bestreben, ihrem Kapitän zu nützen, wissentlich bei ihrer eidlichen Aussage von der Wahrheit abgewichen wären, liegt nicht der geringste, eine so schwere Verdächtigung rechtfertigende Anhalt vor; es könnte lediglich ein Irrtum bei ihnen in Frage kommen. Dieser ist, wie bei jeder Entfernungsschätzung, natürlich nicht ausgeschlossen; jedenfalls aber muß davon ausgegangen werden, daß nach ihrer Überzeugung die Sichtweite so erheblich war, daß die Voraussetzung für die Notwendigkeit des Lotens noch nicht vorlag. Das Gleiche wird auch zu Gunsten des Beschwerdeführers angenommen werden müssen.

Nun hat allerdings das Seeamt zur Unterstützung seiner entgegengesetzten Ansicht die Tatsache herangezogen, daß sowohl der Kapitän der »Bavaria« als auch die Seebehörde in Brest von dichtem Nebel, der bei Ouessant lag, berichtet haben. Dem gegenüber darf nicht außer acht bleiben, daß der Nebel über Land und dicht unter Land, wo die »Bavaria« lag, häufig und insbesondere gerade an dieser Küste viel dichter ist als weiter hinaus. Das erklärt auch, daß trotz der Sichtweite von etwa 3 Sm die hohen Felsen von Ouessant von der »Parma« aus vor dem Stranden nicht gesichtet worden sind.

Könnte schon hiernach das Oberseeamt nicht zu der Überzeugung gelangen, daß Schiffer M. pflichtwidrig das Loten unterlassen und dadurch die Strandung des Schiffes verursacht habe, so kam noch ein weiteres, zu Gunsten des Beschwerdeführers sprechendes, für die Beurteilung seiner Eigenschaften als Schiffsführer wesentliches Moment hinzu. Aus den Bekundungen seiner Schiffsoffiziere vor dem Untersuchungsrichter ergibt sich, daß der Beschwerdeführer, der übrigens auch vor dem Oberseeamt einen recht guten Eindruck gemacht hat, es mit seinen Pflichten als Schiffsführer nicht leicht genommen hat. So hat der I. Offizier B., der mit M. 2 $\frac{1}{2}$  Monate zusammengefahren war, erklärt, daß er stets einen ruhigen überlegenden Eindruck gemacht habe. »Er ließ sich immer gleich Bescheid sagen, wenn wir etwas in Sicht bekamen, ob es bei Tage oder Nacht war, und war er immer gleich auf der Brücke. Nach meiner Erfahrung fuhr er sehr vorsichtig«. Der II. Offizier St., der die erste Reise mit M. machte, hat sich dahin geäußert, daß er ein vorsichtiger Schiffsführer war, der immer auf dem Posten war. »Wenn in der Verhandlung vor dem Seeamte protokolliert ist, daß ich erklärt habe, wir hätten noch niemals reduziert und Nebelsignale gemacht bei dickem Wetter, so habe ich diese Erklärung in dieser Allgemeinheit nicht gemacht oder doch nicht machen wollen. Ich habe vielmehr nur zum Ausdruck bringen wollen, daß wir, wie es der Wahrheit entspricht, auf dieser Fahrt vom Cap Vilano bis Ouessant die Fahrt von 8 bis 9 Sm nicht ermäßigt und Nebelsignale nicht gegeben haben, weil zu beiden Maßregeln nach Beschaffenheit der Luft keine Veranlassung vorlag.« Und der I. Maschinist A. hat bekundet: »Ich habe schon ungefähr 10 Reisen mit Kapitän M. gemacht und habe stets die Erfahrung gemacht, daß er sehr vorsichtig ist, insbesondere auch mit dem Loten. Er läßt sehr häufig loten, so daß es uns Maschinisten im Vergleiche zu anderen Schiffen sogar auffallend häufig erschien.« Daß diese Beurteilung des Beschwerdeführers nicht lediglich auf Seiten der Schiffsoffiziere vorhanden war, ergibt die eidliche Aussage des Matrosen W. vor dem Untersuchungsrichter, nach der M., mit dem er die dritte Reise machte, ein umsichtiger und tüchtiger Kapitän war, der immer genau wußte, wo er mit seinem Schiffe war. — Traf dies nur allerdings an dem Unfalltage nicht zu, so ist dem Beschwerdeführer dies nach den obigen Ausführungen nicht zur Last zu legen, sondern es darf angenommen werden, daß er als

sichtiger, überdies durch frühere Unfälle gewarnter Schiffsführer nach bester Überzeugung aus der Beschaffenheit der Luft und den sonstigen tatsächlichen Verhältnissen einen Anlaß zu besonderen Vorsichtsmaßregeln, insbesondere zum Loten nicht entnommen hat.

Das Oberseeamt war sonach nicht in der Lage, die dem Schiffer M. ungünstige Entscheidung des Seeamts aufrecht zu erhalten. Da die Beschwerde des Schiffers von Erfolg begleitet war, mußten die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz bleiben.

## Schiffbau.

### Stapelläufe.

Am 29. August lief für die Hanseatische Dampfer-Kompagnie, Hamburg, von der Eiderwerft, A.-G., Tönning der Frachtdampfer **»Helmrich Menzell«** vom Stapel. Die Hauptdimensionen sind: 302' 0"  $\times$  42' 8"  $\times$  26' 0", Tragfähigkeit auf Lloyd Sommerfreibord 4250 T. d. w. Die Maschine von 530, 915 und 1440 m/m Zylinderdurchmesser bei 950 m/m Hub, welche ihren Dampf aus zwei Kesseln von 300 qm Heizfläche mit Howdens forced draught erhält, soll dem beladenen Schiff eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten verleihen.

Am 31. August lief auf den Howaldtswerken, Kiel, der Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer **»Sirio«** (Bau Nr. 429) für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, zur Verwendung in der Fahrt an der südbrasilianischen Küste, glücklich vom Stapel. Das Fahrzeug mißt: 282' 0"  $\times$  37' 9"  $\times$  21' 8½"; Tragfähigkeit 1280 T. bei einem Tiefgange von 13' 0". **»Sirio«** erhält zwei Dreifach-Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation von zusammen 2000 ind. Pf., die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Knoten verleihen sollen. Der Dampfer hat Einrichtungen für 60 Passagiere I. und 200 III. Klasse, elektrische Beleuchtung und elektrische Ventilation, Kühlraum mit Eis- und Kühlmachine und wird in jeder Beziehung der Neuzeit entsprechend ausgestattet. Der **»Sirio«** ist ein Schwesterschiff des im März d. Js. von der gleichen Werft zur Ablieferung gebrachten Dampfers **»Saturno«**. Ein drittes etwas kleineres Schiff für die gleiche Reederei befindet sich noch auf den Howaldtswerken in Bau.

Auf der Werft von Joh. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde fand am 2. September der Stapellauf des vom Norddeutschen Lloyd in Auftrag gegebenen großen Frachtdampfers **Hessen** statt. Die Hauptabmessungen sind: 130,54  $\times$  16,8  $\times$  23,7 m; Tragfähigkeit 7300 T. bei 7,57 m Tiefgang. Der Bau erfolgte nach den Vorschriften des Germanischen und Englischen Lloyd für die höchste Klasse als Dreideckerschiff aus deutschem Stahl. Sieben wasserdichte Schotten teilen den Dampfer in acht Abteilungen. Die Wohnräume für die Besatzung befinden sich unter der Back. Der Dampfer besitzt 7 Ladeluken von großen Abmessungen, welche in Verbindung mit 18 Ladebäumen aus Mannesmannröhren und 10 Dampfwinden ein schnelles Laden und Löschen ermöglichen. Ein Ladebaum ist für eine Last von 20 Tonnen konstruiert. Die Maschinen- und Kesselanlage, welche gleichfalls von Tecklenborg ausgeführt wird, besteht aus einer vierfachen Expansionsmaschine von 2800 ind. Pf., welche dem beladenen Schiffe eine Geschwindigkeit von ca. 12 Knoten per Stunde verleiht. Drei Hauptkessel von 660 qm Heizfläche arbeiten mit einem Druck von 15½ Atm. und sind mit einer künstlichen Zuganlage, System Howden, ausgestattet. Zur Bedienung der Hilfsmaschinen ist außerdem ein Hilfskessel von 160 qm Heizfläche und dem gleichen Arbeitsdruck von 15½ Atm. vorgesehen.

Von der Neptunwerft in Rostock erfolgte am 2. September der Stapellauf des für die Deutsch-Australische Dampfschiff-Gesellschaft in Hamburg bestimmten Dampfer **»Solingen«** (Nr. 250). Der Neubau mißt: 400'  $\times$  48' 6"  $\times$  30' 0"; Tragfähigkeit 8000 T. Unter der Spezialaufsicht des Germanischen

Lloyd nach der Klasse 100 A, L aus bestem deutschen Schiffbaustahl als Dreidecker gebaut, erhält das Schiff neben einer Spezialvorrichtung zum Übernehmen ganz besonders schwerer und umfangreicher Lasten die modernsten Einrichtungen für ein schnelles Laden und Löschen, zu deren Antrieb zwölf Dampfwinden stärkster Konstruktion vorgesehen sind. Durch sieben Schotte wird der Schiffsraum in acht wasserdichte Departements geteilt. Über die ganze Länge des Schiffes erstreckt sich als weiterer Schutz ein Doppelboden von 4 Fuß Höhe. Die zur Fortbewegung des Schiffes nötige Kraft liefert eine dreifache Expansionsmaschine von 2200 Pferdestärken, deren 3 Zylinder einen Durchmesser von 700  $\times$  1170  $\times$  1930 mm haben, während der Hub der Kurbeln 1220 mm beträgt. Die Maschine, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11½ Sm geben soll, ist mit einem Oberflächenkondensator von 312 qm Kühlfläche versehen. Die Kesselanlage besteht aus drei zylindrischen Heizrohrkesseln, in denen der für die Schiffsmaschine und die zahlreichen Hilfsmaschinen erforderliche Dampf erzeugt wird. Diese haben 9 Feuerungen und liefern bei einer Gesamtheizfläche von 592 qm Dampf von 13 Atm. Überdruck.

Auf der Delphin-Werft in Lehe (Riedemann & Co.) ging am 2. September der Stapellauf des ersten in Lehe erbauten Seeschiffes vor sich. Dieses, die **»Aloa«**, für die Firma Oscar Stadlander, Emden, bestimmt, ist als Zweimast-Gaffelschoner ganz aus Siemens-Martinstahl unter spezieller Aufsicht des Germanischen Lloyd erbaut und unter Klasse 100  $\star$  A 4 K klassifiziert. Das Schiff mißt: 30  $\times$  7,20  $\times$  3,27 m; 74 Reg-Tons groß. Auf demselben Helgen wird sofort der Kiel gelegt zu einem neuen Dreimast-Gaffelschoner, welchen die Reederei von W. Schuchmann in Geestemünde in Auftrag gegeben hat.

Auf der Germaniawerft in Kiel ist das erste **Unterseeboot** für die deutsche Marine, ein Fahrzeug von 180 Tonnen Displacement, zu Wasser gebracht worden.

Die Stapelläufe der im Etat 1904 bewilligten Linienschiffe und kleinen Kreuzer für unsere Marine sind jetzt festgesetzt. Das Linienschiff **»P«** verläßt die Helling der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven am 26. September, das Schwesterschiff **»O«** die des Stettiner Vulkans am 18. November, der kleine Kreuzer **»Ersatz Alexandrine«** läuft am 23. September, das Schwesterschiff **»Ersatz Meteor«** am 1. November vom Stapel.

### Probefahrten.

Am 2. September machte der für die Hamburg-Amerika Linie auf der Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik, Hamburg, erbaute Fracht- und Passagierdampfer **»Bavaria«**, eine von Hamburg bis zum Elbe-Feuerschiff sich erstreckende Probefahrt. Seine Abmessungen sind: 354  $\times$  43' 9"  $\times$  28' 10"; Tragfähigkeit 5000 T. bei 24' Tiefgang. Das aus Stahl nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd erbaute Schiff hat einen Doppelboden, acht bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Querschotten, zwei durchlaufende Decks, sowie eine Poop und Back. Die dreifache Expansionsmaschine indizierte bei der Probefahrt 2300 Pferdestärken, die dem Schiffe 12,9 Seemeilen Geschwindigkeit in der Stunde gaben bei einem mittleren Tiefgang von 14 Fuß. Die Maschine erhält ihren Dampf aus 3 Kesseln, die auf einen Druck von 14 Atmosphären konzessioniert sind.

Die **Danziger Firma J. W. Klawitter** beabsichtigt, veranlaßt durch das große Feuer, das seinerzeit auf ihrer Werft zum Ausbruch gekommen war, auf ihrem Terrain am Strohdamm eine Schiffsbauhalle, eine Schlosser- und Schmiedewerkstätte, ein Holzsägewerk, sowie eine Tischlerwerkstätte neu zu errichten.

Auf der A.-G. **»Weser«**, Bremen, sind vor einigen Tagen **30 Modelltischler in den Ausstand** getreten. Da von diesen aber die Former und von diesen wieder die Maschinenarbeiter abhängig sind, ist es sehr wahrscheinlich, daß die Angelegenheit noch weitere Kreise zieht. Wie die **»Neue Hamburger Börsenhalle«** erfährt, sollen die Verhandlungen mit der Werftleitung noch nicht abgebrochen und den Tischlern ein Lohnzuschlag von 2 bis 3 Pfg. schon zugestimmt worden sein. Um das bis zum 15. d. M. fertigzustellende Vermessungsschiff der Kaiserlichen Marine rechtzeitig abliefern zu können, heißt es, wird die Marinewerft zu Wilhelmshaven eine Anzahl Modelltischler der Werft der A.-G. **»Weser«** überlassen.

## Maritime Rundschau.

Durch die Tagespresse wird bekannt, daß sich die deutsche Regierung bereit erklärt hat, die Brüsseler diplomatische Konferenz (siehe S. 424) offiziell zu beschicken.

Der Hafenarbeiterstreik in Bremen hat sich neuerdings etwas stärker für den Schiffsverkehr fühlbar gemacht, weil die Anwerbung von Arbeitern durch die betr. Firmen nicht den vorher angenommenen Erfolg gehabt hat. Um den Nachteil für die Reedereien auszugleichen, sind die Schiffe nach anderen Häfen geschickt, auch ist damit versucht worden, Arbeiter aus fremden Häfen auf Schiffen in regelmäßiger Fahrt mitzubringen.

Die Hamburg-Amerika Linie teilt mit, daß, nachdem der russisch-japanische Krieg beendet ist, die seinerzeit eingestellten direkten Fahrten der Hamburg-Amerika Linie zwischen Hamburg und Wladiwostok, sowie zwischen Hongkong und Wladiwostok demnächst wieder aufgenommen werden. In der Hongkong-Wladiwostok-Linie werden vorläufig drei Dampfer beschäftigt werden.

Die Reederei F. L. Sloman & Co., Hamburg, beabsichtigt ihre Dampfschiffsverbindung mit Schweden durch eine direkte Linie zu erweitern, welche von Hamburg nach Gothenburg und den Plätzen am Wenersee und Wettersee gehen soll.

Die Winterreise 1905/06 des Schulschiffes **»Großherzogin Elisabeth«**, vom 16. September bis 1. April, soll sich auf folgende Häfen erstrecken: von Bremerhaven nach Plymouth, Madeira, Barbados, Trinidad, S. Lucia, Dominica, St. Thomas, Cartagena, Galveston, Havana, Plymouth, Bremerhaven. Gesamtdistanz 12 840 Seemeilen; unter den 197 Tagen sind 115 See- und 82 Hafentage.

Unter der Firma Dampfschiffsreederei **»Hanseat«**, G. m. b. H. in Lübeck ist ein Reedereibetrieb unter deutscher Flagge in das Lübecker Handelsregister eingetragen worden. Das Stammkapital beträgt 20 000 Mk. Geschäftsführer sind die Herren R. F. B. Ludwig und M. G. Chr. Mitterhusen, Lübeck.

Am 31. August ist der Unterstaatssekretär des Königl. preussischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, Wirkl. Geh. Rat Lohmann gestorben. Er, der den Mitgliedern der Nautischen Vereinstage näher getreten ist, lebt in der Erinnerung des deutschen Volkes als Autor der Entwürfe zum

Unfallversicherungs- und zum Krankenversicherungsgesetz. Überhaupt hat der Verstorbene sich hohe Verdienste auf sozialpolitischem Gebiete erworben.

Dem deutschen Schiffsoffizier Herrn W. Wagner ist die Rettungsmedaille am Bande verliehen worden, weil er auf See an Bord des Dampfers **»Axonfels«** bei schlechtem Wetter einer Dame, die über Bord gefallen war, in voller Kleidung nachsprang und sie so lange über Wasser hielt, bis das Rettungsboot zur Stelle war. Der Vater der Geretteten schenkte, wie das **»Berl. Tagebl.«** bekannt gibt, dem mutigen Retter eine Brillantnadel und einen Brillantring, während sie selbst ihm ihr Herz schenkte.

Die Verwaltung der Suezkanal-Gesellschaft hat definitiv den Beschluß gefaßt, am 1. Januar 1906 die Gebühren auf 7,75 Francs, also um 75 Centimes herabzusetzen. Zum Vizepräsidenten der Gesellschaft wurde der frühere Präsident der französischen Republik, Herr Casimir-Perier erwählt.

Durch eine Verordnung vom 30. Juni d. J. ist auf alle Schiffe, die den Hafen von St. Louis (Mauritius) anlaufen, zur Deckung der Kosten für die Ausbaggerung und Vertiefung des Hafens eine besondere Hafenabgabe von 15 Cent für jede Reg.-Ton gelegt worden. Diese Abgabe soll höchstens 6 Jahre lang in Kraft bleiben und von Schiffen, die innerhalb eines Monats zweimal in den Hafen einlaufen, nur einmal erhoben werden. Befreit von ihr sind Schiffe, die St. Louis aus Not etc. anlaufen.

In Yokohama sollen Verbesserungen und Vermehrungen der Landungsgelegenheiten, Baggerung des inneren Hafens etc. eingeführt werden. Yokohama soll der Hauptaussgangspunkt für die Linien nach Korea und Nord-China werden, für die nach dem Friedensschluß ein großer Aufschwung erwartet wird.

Aus einer Dividenden-Zusammenstellung über dänische Dampferreedereien für mehrere Jahre geht hervor, daß die Gesamtverzinsung eines Kapitals von 57 007 413 Kronen 1,41 pZt. im Jahre 1904 und unter Abzug der Verluste sogar nur 1,17 pZt. betragen hat.

Ein großer Teil der Arbeiter in dem Liverpool Union Dock ist in den Ausstand getreten und weigert sich, Dampfer der Harrison-Linie zu beladen oder zu entladen. Der Ausstand droht, größere Dimensionen anzunehmen, da die Ausständigen sich bemühen, die noch arbeitenden Dockarbeiter von dem Dock abzuziehen. Die Trockendocks in Cardiff und Barry wurden am letzten Donnerstag für Arbeiter, die unter den von den Besitzern festgesetzten neuen Bedingungen zu arbeiten gewillt sind, wieder geöffnet.

Das gut unterrichtete Kopenhagener Blatt **»Børsen«** bestreitet die Möglichkeit einer Fusion zwischen der Ostasiatischen Kompagnie und der Ver. Dampfschiffs-Gesellschaft, stellt aber nicht in Abrede, daß ein Zusammenwirken beider Reedereien auf einzelnen Gebieten herbeigeführt werden könnte.

## Vermischtes.

**Veränderungen in der Betonung bei Helgoland** ein Extrablatt der **»Nachrichten für Seefahrer«** bekannt. Nämlich: a) an Stelle der weißen Bakentonne **»Düne O«** wird zu Versuchszwecken eine schwarze Glockenleuchtonne mit weißem, unterbrochenem Feuer und der Bezeichnung **»Düne O«** ausgelegt werden. Später soll die Tonne einen weißen Anstrich erhalten. Geogr. Lage: 54° 11' 4" N.-Br., 7° 56' 22" O.-Lg.



b) Zur Bezeichnung der 10 m-Grenze am NO-Vorsprung der Düne wird eine weiße Bakentonnte mit O-Toppzeichen und der Aufschrift »Düne O« auf der geogr. Lage: 54° 13' 32" N-Br., 7° 56' 6" O-Lg. ausgelegt werden. c) Die Haultonne »Sellobrunnen« wird auf die geogr. Lage: 54° 14' 24" N-Br., 7° 50' 22" O-Lg. und die S-lich davon befindliche weiße Stationstonne etwa 150 m mw. S-lich von der angegebenen Position verlegt werden.

**Aus Seeamtsentscheidungen.** Festkommen eines 6,56 m tiefen Dampfers in der Kaiserfahrt zwischen Kilometer 5 und 5,1: »Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß an der Unfallstelle infolge einer bisher unbekannten kleinen Bodenerhebung die Fahrtrassentiefe für den Tiefgang des Schiffes nicht genügte.« (Stettin.)

### Prüfungswesen.

An der Seefahrtsschule in Bremen wird die nächste Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt am Donnerstag, den 21. September d. J., vorm. 9 Uhr beginnen. Mit dieser Prüfung wird eine Sonderprüfung in Schiffbautechnik verbunden sein. Anmeldungen sind an den Vorsitz der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling, unter Beifügung der erforderlichen Nachweise zu richten.

Am Donnerstag, den 21. September beginnt an der Navigationsschule zu Rostock eine Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt und eine Prüfung zum Seesteuermann. Anmeldungen nimmt der Vorsitzende der Prüfungskommission, Herr Navigationsschuldirektor Dr. Soeken, entgegen.

Mit der am 15. d. M. in Timmel beginnenden Prüfung zum Seesteuermann wird eine Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt verbunden. Meldungen dazu nimmt bis zum 14. d. M. der Navigationslehrer Herr Köhler, daselbst, entgegen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 6. September. Nachdem der Vorsitzende die Versammlung zum Beginn der Sitzungsperiode begrüßt hatte, wurde Herr Kapt. Eggert, D. »Helene Woermann« als Mitglied aufgenommen und das Andenken an die im Laufe des Sommers verstorbenen Mitglieder, Kapt. Ehrhorn, Ostermann und Kröger, in üblicher Weise geehrt. Vom Ehrenmitglieder, Herrn Kapt. v. Holten war eine größere Summe, das Ergebnis einer Sammlung an Bord, für den Unterstützungsfonds eingegangen, wofür der Vorsitzende den Dank des Vereins und dabei wiederholt die Hoffnung aussprach, daß das dankenswerte Interesse des Herrn Kapt. v. Holten Nachahmung bei anderen aktiven Mitgliedern finden möge. Den Hinterbliebenen eines verstorbenen Mitgliedes wurden Mk. 200 aus dem Unterstützungsfond gewährt; es ist das vierte Mal in diesem Jahre, daß die seit langer Zeit segensreich wirkende Unterstützungskasse des Vereins in Anspruch genommen wurde. — Die Versammlung beschäftigte sich sodann mit den zahlreichen Eingängen, periodisch erscheinenden Drucksachen und mehreren Schreiben an den Verein. Der Vorsitzende, der hierüber ausführlichen Bericht erstattete, gab u. a. auch bekannt, daß sich der Verein in den nächsten Wochen mit folgenden Fragen, Gegenständen der Tagesordnung des nächsten Verbandstages, zu beschäftigen haben werde: Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine; Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen; Mittel zur Hebung des Standes, dabei ev. Änderung der Prüfungsvorschriften für Seeschiffer und Seesteuereuleute und gegebenenfalls abnormale mit den Dampferpatenten. In der nächsten Sitzung am 13. September wird der Verein sich mit einem Antrage des Vorsitzenden beschäftigen, wonach beabsichtigt sei, eine Liste derjenigen Mitglieder zusammenzustellen, die auf eine Anstellung an Bord oder an Land reflektieren. Veranlassung hierzu gab der Umstand, daß der Vorsitzende in den letzten Monaten wiederholt gefragt worden sei, ob er für Dampfer und Segler passende Führer aus Mitgliederkreisen in Vorschlag bringen könne, die gewünschte Auskunft aber nicht zu erteilen vermöchte, weil ihm entsprechende Personalangaben gefehlt haben.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 31. August abgehaltenen Versammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: 1. Das »Long arm«-System; 2. Strandung des Reichspostdampfers »Kurfürst«. Zu 1. Die Firma Th. Scheldt, Hamburg, Steinböf. hatte den Verein eingeladen, die von ihr aufgestellte Modellanlage eines Schotten- und Lukenschlusses nach dem »Long arm«-System zu besichtigen. Von den Herren, welche an der Besichtigung teilgenommen haben, stattete Herr Schwarz einen Bericht ab. Durch dieses System werde danach gestrebt, die Sicherheit der Schiffe, soweit sie bei wasserdichten Schotten gewährleistet werden könne, nach Möglichkeit zu erhöhen. Das System beruht darauf, Türen oder Luken, welche in wasserdichten Schotten oder Decks angebracht sind, möglichst schnell und zuverlässig unter Kontrolle des wachhabenden Offiziers von der Kommandobrücke aus auf elektrischem Wege zu schließen. Dieser auf modernen Dampfern schon vielfach zur Anwendung gelangte Zentralverschluß für Schotten und Türen soll durch das »Long arm«-System nach Möglichkeit verbessert werden. Das bei der Firma Th. Scheldt aufgestellte Modell gebe eine lehrreiche Veranschaulichung, in welcher Weise diese moderne Sicherheitsvorrichtung gehandhabt wird. — Zu 2. Das Seeamt Hamburg hatte den zweiten Offizier des im vorigen Jahre bei Kap St. Vincent gestrandeten Reichspostdampfers »Kurfürst« die Schuld an der Strandung beigemessen und ihm das Kapitänspatent entzogen. Das Ober-Seeamt hatte dies wieder aufgehoben und dem zweiten Offizier das Kapitänspatent wieder zugestellt. In der Versammlung lagen die Protokolle sowohl der Seeamtsverhandlung wie auch der Ober-Seeamtsverhandlung vor. Eine Prüfung beider ergab leider, daß das Verfahren vor dem Seeamte Hamburg in einer Weise gehandhabt worden ist, welche es dringend erforderlich mache, hier baldmöglichst Abhilfe zu schaffen, wenn anders das Seeamt seiner hohen Bedeutung für die ganze Schifffahrt entsprechen solle. Die Stellen, an welchen das Protokoll des Ober-Seeamts die vom Seeamte Hamburg gemachten Fehler richtig stellt, sind so zahlreich und so auffallend, daß man sich fragen muß, ob das Seeamt Hamburg nicht immer über die nötige Sachkenntnis verfügt, welche zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlich ist. Ebenso ergibt sich hieraus, daß das Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, wie vom Verein bereits mehrfach erwähnt, durchaus abänderungsbedürftig ist, um eine Fortsetzung oder Wiederholung derartiger verfehlten Seeamtsentscheidungen zu verhindern. Auf die wirtschaftliche Schädigung, welche bei dem jetzigen Zustande den Schiffsoffizier bedroht, wurde besonders aufmerksam gemacht. Durch das von dem Seeamte Hamburg beliebte Verfahren wurde öffentlich festgestellt, daß der zweite Offizier des gestrandeten Dampfers durch sorglose und unüberlegte Navigierung das Unglück herbeigeführt habe, und daß er des ihm von seinem Kapitän geschenkten Vertrauens nicht würdig gewesen sei. Das Ober-Seeamt aber hebt unter unwiderlegbarer Beweisführung hervor, daß nichts gefunden werden könne, was dem zweiten Offizier zum Vorwurf gereiche, und daß ihm nichts zur Last falle, was ihn des Vertrauens seines Kapitäns unwert erscheinen lasse. Die Versammlung faßte folgenden Beschluß: »Der Verein möge von neuem darauf dringen, daß seinen Forderungen bezüglich der Aufstellung der Beisitzerliste der Seeämter Gehör geschenkt wird, und daß an eine Revision des Gesetzes betreffend die Untersuchung von Seeunfällen herangetreten werde. Der Vorstand wird ersucht, zu diesem Zwecke bestimmte Vorschläge auszuarbeiten und der Versammlung zur Beschlußfassung zu unterbreiten. Auch ist der Verband Deutscher Seeschiffervereine zu ersuchen, dies Thema auf die Tagesordnung seines nächsten Verbandstages zu setzen.«

# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

## Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine.

(Schluß.)

### § 8.

Geschäfts-  
führung

Der Vorstand faßt seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Abstimmung durch Rundschreiben ist zulässig.

Der Vorstand hat über seine Sitzungen Protokoll zu führen und die gefaßten Beschlüsse darin aufzunehmen; er hat die Verhandlungen des Verbandstages vorzubereiten und dessen Beschlüsse auszuführen. Er ist berechtigt, in besonderen Fällen Ausgaben bis zum Höchstbetrage von einhundert Mark in jedem Falle zu beschließen.

### Der Verbandstag.

### § 9.

Ein-  
berufung

Ein Verbandstag wird im ersten Viertel eines jeden Jahres in Berlin abgehalten. Der Vorstand beruft dazu die Mitglieder durch schriftliche Einladung, welche spätestens 6 Wochen vor dem für den Verbandstag festgestellten Zeitpunkt zugestellt sein muß. Die Tagesordnung soll den Mitgliedern drei Wochen vor der Tagung mitgeteilt werden. Die von den Mitgliedern spätestens vier Wochen vor der Tagung schriftlich bei dem Vorstände eingereichten Anträge hat dieser auf die Tagesordnung zu bringen. Anträge, welche von dem Vorstände oder von drei Mitgliedern unterstützt werden, können vom Verbandstag durch einfache Mehrheit als dringlich erklärt und zur Verhandlung gebracht werden. Soweit solche Anträge noch vor der Tagung schriftlich beim Vorstände angemeldet werden, wird dieser möglichst ohne Verzug den Mitgliedern davon Mitteilung machen.

### § 10.

Geschäfts-  
ordnung;  
Abgeord-  
nete

Der Verbandstag bestimmt seine Geschäftsordnung. Er wird gebildet aus den Abgeordneten der dem Verbandszugehörigen Vereine und Körperschaften. Die Abgeordneten müssen vollberechtigte Mitglieder sein und sind dem Vorstände eine Woche vor der Tagung schriftlich namhaft zu machen. Über ihre Zulassung entscheidet, wenn der Vorstand sie bezweifelt, der Verbandstag.

### § 11.

Leitung:  
Protokoll

Der Verbandstag wird von dem Vorsitzenden, bei seiner Verhinderung von dem Stellvertreter geleitet. Über die Verhandlungen und Beschlüsse des Verbandstages wird von dem Schriftführer ein Protokoll geführt, das von dem Vorsitzenden und vom Schriftführer zu unterzeichnen ist.

Teilnahme:  
Anträgen

An den Verhandlungen des Verbandstages können alle Mitglieder der dem Verbands-

zugehörigen Vereine oder Körperschaften und die von dem Vorstände geladenen oder auf ihren Wunsch zugelassenen Gäste teilnehmen. Anträge können nur stellen und an den Abstimmungen teilnehmen die zugelassenen Abgeordneten zum Verbandstage.

### § 12.

Die Abstimmung erfolgt regelmäßig nach der Zahl der anwesenden Abgeordneten. Sie muß nach Vereinen geschehen:

1. bei der Wahl des Vorstandes,
2. bei einem Beschluß über die Änderung der Satzungen oder der Geschäftsordnung, über den Voranschlag, über die Verwendung von Verbandsvermögen, über die Aufnahme von Mitgliedern und über die Auflösung des Verbandes,
3. wenn sie von mindestens drei Verbandsmitgliedern beantragt wird.

Für die Abänderung der Satzung oder der Geschäftsordnung ist eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich. Bei den Wahlen des Vorstandes entscheidet die wirkliche Mehrheit, in den übrigen Fällen die einfache Mehrheit. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt.

### § 13.

Bei der Abstimmung nach Vereinen hat jeder Verein oder Körperschaft von

1—100 Mitgliedern	1 Stimme
101—200 „	2 Stimmen
201—300 „	3 „
301—600 „	4 „
601—900 „	5 „
901—1799 „	6 „
1800 und mehr „	7 „

Mehr als 7 Stimmen erhält kein Verein und keine Körperschaft.

### § 14.

Hält der Vorstand die Teilnahme eines Rechtsbeistandes an den Verhandlungen des Verbandstages für erforderlich, so ist er berechtigt, einen solchen zum Verbandstage heranzuziehen. Die damit verbundenen Kosten trägt der Verband.

### Auflösung.

### § 15.

Die Auflösung des Verbandes kann nur von der Hälfte der Verbandsmitglieder beantragt werden. Der Antrag gilt als abgelehnt, wenn drei Vereine oder Körperschaften dagegen sind. Der über die Auflösung beschließende Verbandstag entscheidet zugleich über die Verwendung des Verbandsvermögens zu Gunsten eines den bisherigen Verbandsinteressen entsprechenden Zweckes.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Steinhöft 18, zu richten. Goldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. fl.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 37.

Hamburg, den 16. September.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Anlage eines Schutzhafens an der Ostküste Bornholms. — Strandung des Vollschiffes „Constanze“ (Kaiserliches Oberseeamt). — Die Beziehungen nichtenglischer Schiffe zu dem englischen Handelsschiffahrtsgesetz. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Die Kajütsbibliotheken auf deutschen Passagierschiffen. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Mit der Protokollierung der Aussagen vor Seeämtern

haben sich die deutschen Schiffahrtskreise, soweit sie hierbei in Frage kommen, schon wiederholt, ganz besonders eingehend aber im Februar 1903 beschäftigt, als der Deutsche Nautische Verein die Reformbedürftigkeit des 1877er Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen feststellte und zur Protokollierung den folgenden Antrag mit großer Stimmenmehrheit annahm: »Es ist Vorsorge zu treffen, daß die Zeugenaussagen im seeamtlichen Verfahren den Zeugen vorgelesen und von ihnen genehmigt werden.« Wenn die Erörterung in der Zwischenzeit nicht wieder aufgenommen wurde, dann geschah es nicht, weil es an einem Anlaß fehlte, sondern weil in nautischen Kreisen *ständig* eine Regierungsvorlage mit Abänderungen zu dem stehenden Gesetz erwartet wird. Kam sie, dann ist sich ja abermals Gelegenheit, die Protokollierungsfrage weiter zu besprechen. Aber von einem Regierungsentwurf wird nichts vernommen, nichts wird lautbar, das auch nur auf sein baldiges Erscheinen hindeutet. — In neuester Zeit, wir haben ihn schon vor Monaten signalisiert, hat sich nun zur Wiederaufnahme der Erörterungen über die Protokollierung der Aussagen vor Seeämtern ein Anlaß geboten, den wir ohne Stellungnahme nicht vorübergehen lassen dürfen. Aus den Entscheidungen des Oberseeamts in den Fällen »Kurfürst« und »Parma« (S. 414 und 429) geht hervor,

daß in mehreren Fällen den Beschwerdeführern von der ersten Instanz Worte in den Mund gelegt worden sind, die sie nicht gesprochen haben, gar nicht ausgesagt haben können, ohne sich selbst in auffälliger Weise bloßzustellen. In einem Falle handelt es sich sogar um eine Kardinalfrage. Auf die Widersprüche hier einzugehen, können wir uns versagen, da den Lesern die in Frage kommenden Verhandlungen aus den beiden letzten Nummern vorliegen werden. Zweck dieser Zeilen ist auch nicht, Einzelvorkommnisse zu verallgemeinern, sondern die beiden Entscheidungen des Oberseeamts sind hierbei nur angezogen, um an diesen eklatanten Beispielen die Werbekraft des erwähnten 1903er Antrages zu zeigen. Seine Verwirklichung ist erforderlich, man mag die Angelegenheit beleuchten, von welcher Seite aus man es will. Bestritten soll gewiß nicht werden, daß durch nachträgliche Verlesung und Genehmigung der Zeugenaussagen das Verfahren vor dem Seeamt in die Länge gezogen wird, auch mag als möglich, nicht aber als wahrscheinlich zugegeben werden, daß durch eine derartige Ausdehnung der Verhandlung die Aufmerksamkeit der Beisitzer beeinträchtigt werden könne, in Abrede gestellt werden muß aber — es ist das dritte gegnerische Argument — daß durch die von ihnen angestrebte Sachlage die Schiffsfunktionäre benachteiligt werden könnten. Benachteiligt, weil, im Hinblick auf ihre genehmigten Zeugenaussagen, dann die heute ihnen eingeräu-



Möglichkeit in Fortfall komme, vor dem Oberseeamt Richtigstellungen vorzunehmen, die seeamtlichen Aussagen zu korrigieren, zu erweitern oder nachzuweisen, daß dies oder jenes unter falschem Gesichtspunkt betrachtet worden sei etc. Ganz abgesehen davon, daß das eine allzu formale Auffassung über die Genehmigung der Unterschrift darstellt, ist, um mit den Worten des damaligen Antragstellers zu sprechen, »der Zeuge gar nicht zu entschuldigen, dem etwas vorgelesen wird und der einfach darüber hinweghört und etwas genehmigt, was er gar nicht gesagt haben will.« Noch wesentlicher als diese Argumentation ist die Tatsache, daß der Zeuge erster Instanz, da er in der Regel nicht vor das Oberseeamt geladen wird, sondern seine erstinstanzliche Aussage lediglich zur Verlesung kommt, gar nicht die Gelegenheit hat, das Protokoll über seine Aussagen richtig zu stellen. Der Benachteiligte ist bei dieser Sachlage aber der Kapitän und Schiffs-offizier, der sich hier einer Aussage gegenüber sieht, die ihn schädigt und deren Richtigkeit er stark bezweifelt, aber keine Mittel zur Hand hat, seine Zweifel in einer für ihn wünschenswerten Weise zu beseitigen. Der Eintritt solcher Möglichkeit würde ausgeschaltet, mindestens aber sehr verringert werden, wenn den Zeugen ihre Aussagen zur ausdrücklichen Genehmigung verlesen würden. Deshalb muß die Forderung nach Verlesung und Genehmigung der Zeugenaussagen vor Seeämtern aufrecht erhalten werden, unbekümmert um den etwaigen Mehraufwand von Arbeit, der daraus den Seeämtern entstehen könnte. Möglich, daß auch nicht einmal diese Befürchtung eintritt, bedingt die Verlesung der Aussagen doch auch, daß die Protokollierung nur auf die wesentlichsten Punkte beschränkt wird, was gegenwärtig, wie Verhandlungen im Nautischen Verein ergeben haben, nicht überall der Fall ist.

#### Die vom Bundesrat erlassene Zollgebührenordnung,

die am 1. August d. J. in Kraft getreten ist, hat sich schon während des einen Monats ihres Bestehens recht nachteilig für die Seeschifffahrt bemerkbar gemacht. Soweit die Gebührenfrage für Amtshandlungen von Zollbeamten in Frage kommt, bei Schiffen in Häfen ohne Freibezirke, sind den Reedereien erhebliche Mehrbelastungen aufgebürdet worden. Da es sich hier in der Hauptsache um Schiffe in der Ost- und Nordseefahrt handelt, um Reedereien, die einen schweren Kampf um ihr Dasein führen, macht sich auch die geringste Mehrausgabe in drückender Weise fühlbar. Das ist zwar bekannt und hier schon unzählige Male ausgesprochen, von Reedereien in Eingaben an die Regierung nachgewiesen worden — mit dem Effekt, daß, wie dieses Beispiel zeigt, unsere Machthaber

sich nicht darum kümmern. In der hier vorliegenden Angelegenheit ist das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Königsberg das Sprachorgan der deutschen Reeder. Ihm gebührt das Verdienst, den Bundesrat auf diese veränderte Sachlage in einer ausführlichen Eingabe aufmerksam gemacht zu haben. Aus ihr geht hervor, daß die Gebühren für Amtshandlungen der Zollbeamten verdoppelt bis verdreifacht worden sind und daß der Vergütung für Begleitung der Schiffe eine den Reedereien zuteilgere, den Beamten günstigere Berechnung zugrunde gelegt worden ist. Nicht nur, daß die Stundengelder für Zollbeamte so bedeutend erhöht worden sind, hat die Königsberger Kaufmannschaft zu ihrer Kundgebung veranlaßt, sondern daß, nach § 8 der Zollgebührenordnung, auch »die zur Zurücklegung des Weges zum Orte der Amtshandlung und des Rückweges erforderliche Zeit« als Dienstzeit, die von den Reedereien zu vergüten ist, angerechnet wird. Durch diese Neuerung ist, wie nur eins der mannigfachen in der Eingabe erwähnten Beispiele zu nennen, der Dampfer »Phaedra« (372 Tons Netto) vom 2. bis 6. August, wo er unter Zollbewachung lag, um 18 Stunden mehr belastet worden, als er sie vor dem 1. August zu vergüten gehabt haben würde. Wird dieser Mehrausgabe die erhöhte Vergütung für Begleitung des Schiffes hinzugezählt, dann stellt sich heraus, daß »Phaedra« an Berechnungsgebühren zu zahlen hatte: Mk. 45,80 vor und Mk. 108,30 nach dem 1. August. Bei einigen der in der Eingabe erwähnt gemachten Schiffe ist der Unterschied in der Bezahlung noch größer. Angesichts dieser Sachlage wird es dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg nicht in deutschen Reederkreisen an Unterstützung fehlen, wenn es eine Reform der Zollregulative beantragt und ersucht in der Zwischenzeit den Zustand vor dem 1. August wiederherzustellen.

#### Die beabsichtigte Vermehrung der Zahl der hamburgischen Hafenlotsen

wird von der zuständigen Behörde in folgender Weise begründet: »Nachdem die Kuhwärderhäfen eröffnet sind und der Lotswachdienst von den St. Pauli-Landungsbrücken nach Kuhwärder verlegt worden ist, hat sich der Dienst der Hafenlotsen wesentlich vermehrt. Sie müssen nicht nur, nachdem sie die Schiffe an ihre Liegeplätze in den oberen Häfen gebracht haben, nach Kuhwärder zurückkehren, sondern von dort aus auch den ankommenden Schiffen entgegenfahren, um zu verhindern, daß sich die Schiffe, die einen Lotsen verlangen, vor dem Eingang zu den Kuhwärderhäfen sammeln und dadurch den auf- und niedergehenden Verkehr stören und Kollisionen verursachen.« Diese Begründung bereitet uns aufrichtig

Genugtuung, unterstützt sie doch eine Auffassung, der wir im Dezember v. J. hier in Zusammenhang mit der befürworteten Signalstation auf den Kuhwärderhäfen in folgender Weise Ausdruck gaben: »Schließlich . . . wird auch befürwortet, daß die Hafenlotsen sich durch ihre Barkassen schon unterhalb des Kohlenhafens an Bord einkommender Schiffe begeben, um ihnen anzuzeigen, wo ihr Liegeplatz ist. Wenn man erst, wie es jetzt der Fall ist, querab oder gar schon etwas oberhalb der Kuhwärdereinfahrt erfährt, daß das einkommende Schiff in den Kuhwärderhafen soll, dann wird in manchen Fällen ein Drehen des Schiffes erforderlich; bei starkem Flutstrom und lebhaftem Verkehr zuweilen ein recht gefährliches Manöver.« Von einer Stelle aus, die mit wirklich rührender Aufmerksamkeit alles verfolgt und bekrittelt, was hier geschrieben wird, wurde mit bekannter Gönnermühe versucht, unseren damaligen Ausführungen die Berechtigung abzuspreehen. Tempora mutantur. — Übrigens gibt uns die in Aussicht gestellte Vermehrung der Hafenlotsen Gelegenheit, die seit einigen Wochen ihrer Bestimmung harrende Zuschrift eines aktiven Kapitäns zu berücksichtigen. Er, der uns regelmäßig Mitteilungen über Wahrnehmungen auf seinen Reisen zukommen läßt und kürzlich hier zur Ruderkommandofrage das Wort genommen hat, beklagt sich über die auffallende Eile, mit der die hamburgischen Hafenlotsen ihres Amtes walten, falls sie kurz vor ihrer Ablösung in Funktion treten müssen. Die betreffende Briefstelle lautet:

»Für elbaufwärts bestimmte Schiffe, welche ca. eine halbe Stunde vor Ablösung der die Wache habenden Hafenlotsen nach Hamburg kommen, macht sich ein Übelstand bemerkbar, den ich hier besprechen möchte, weil er den Reedereien schon viel Geld gekostet und uns Kapitänen schon viele Unannehmlichkeiten bereitet hat. Angenommen, das Schiff kommt kurz vor Schichtablösung an die Station, ich meine damit, daß der Lotse, der beispielsweise bis 12 Uhr mittags die Wache hat, um 11h 40m vormittags das aufkommende Schiff noch bedienen muß. Der betreffende Lotse kommt meistens schon in Zivilkleidung an Bord und betrachtet die Arbeit, die er mit dem Schiff hat, quasi als Überarbeitszeit und sucht so schnell wie möglich sich seiner Dienstpflicht zu entledigen. Von seinem Standpunkt aus vielleicht erklärlich, ist der Dienst der Hafenlotsen doch sicherlich beschwerlich und ihnen deshalb nicht zu verdenken, wenn sie ihre Freiwache ausnutzen wollen. Aber jedes Ding hat zwei Seiten. Es ist doch der Fall schon vorgekommen, daß ein Schiff von langer glücklicher Reise kommend im Hamburger Hafen beim Schwoien oder Manövrieren eine Kollision gehabt

hat, welche den mühsam verdienten Gewinn im letzten Augenblick zu Wasser gemacht hat. Und nur weil der Lotse sich seiner Aufgabe so schnell wie möglich zu entledigen versuchte.«

Ohne Frage wird dieser, übrigens uns auch schon von anderer Seite mitgeteilte Übelstand, denn ein solcher ist er doch, auch durch die Vermehrung der Hafenlotsen beseitigt werden.

#### Neutraler Verkehr und Kriegskontrebande.

Mit dieser schwierigen und schon häufig behandelten Materie hat sich kürzlich der unter dem Namen »International Law Association« verbreitete Verein für Völkerrecht in Christiania beschäftigt. Den Beratungen zugrunde lag ein nach Form und Inhalt bedeutsamer Vortrag von Herrn Douglas Owen, der über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus bekannten Autorität auf dem Seerversicherungsgebiet. Von einer Wiedergabe seiner Ausführungen muß hier abgesehen werden, für den vorliegenden Zweck wird aber die Mitteilung genügen, daß Douglas Owen, nachdem er die historische Entwicklung des Fracht-, Post- und Passagierverkehrs von seinem Entstehen bis zur Gegenwart geschildert hatte, 1) für die Unverletzlichkeit neutraler Post- und Passagierdampfer und 2) für das Zustandekommen internationaler Verträge eintrat, wonach Schiffe mit Kohlen oder Lebensmitteln, bestimmt nach neutralen Häfen, vor der Wegnahme dadurch geschützt werden sollen, daß sie von der Regierung ihres Landes mit einer Bescheinigung über Art, Beschaffenheit und Bestimmungsort der Ladung versehen seien. Der zweite Antrag, aus welchen Gründen ist uns nicht bekannt, kam nicht zur Abstimmung, dagegen fand der erste die einstimmige Annahme des Kongresses. Der Antragsteller glaubt die Unverletzlichkeit neutraler Post- und Passagierdampfer dadurch praktisch durchführen zu können, daß, falls sich das Vorhandensein von Kontrebande doch bei einer Revision herausstellen sollte, die Reeder oder die Vorlader nicht nur Schiff und Ladung, sowie jeden Anspruch auf Versicherung verlieren, sondern außerdem auch persönlich strafbar sein sollen. Diese Klausel setzt voraus, daß Reeder und Verloader der gekennzeichneten Art von Schiffen verpflichtet sind, die Mitnahme von Kontrebande zu verweigern, ja, daß die Bewilligung der Konzession zur Ausübung ihres Gewerbes abhängig von der Bereitwilligkeit zur Übernahme dieser Verpflichtung ist. Aus dem Interesse, das alle zivilisierten Völker an ungehinderter Postbeförderung und ungestörtem Passagierverkehr auch in Kriegszeiten haben, leitet Owen die Berechtigung seines Antrages und die Möglichkeit seiner Durchführung ab. Ja, er ist so von der Durchschlagskraft seiner Idee überzeugt, daß er glaubt, kurze Zeit nach ihrer Verwirklichung und Wirkung

würden für alle neutralen Schiffe dieselben Rechte und Pflichten aus eigenem Antrieb proklamiert werden. Ob und bis zu welchem Grade Douglas Owen richtig prognostiziert, soll uns hier nicht beschäftigen, wohl aber muß ihm entgegengehalten werden, daß Voraussetzung für die Realisierung seines Antrages (1) das Vorhandensein internationaler Verträge über den Begriff von Kontrebande ist. Solange diese sehr, sehr schwierige Verständigung fehlt, stehen Abmachungen über die Unverletzlichkeit der Post- und Passagierdampfer nur auf dem Papier. Vielleicht gelingt dem Roosevelt'schen Friedenskongreß eine Definition des dehnbaren Begriffs Kontrebande. Von ihm wird aber so viel verlangt, wird er das Vertrauen rechtfertigen? Oder, was noch weit wichtiger ist, werden die dort später gefaßten Resolutionen mehr respektiert werden, als es gegenüber den Beschlüssen des bekannten 1856er Pariser Kongresses geschehen ist? Diese Frage wird erst in einem Kriege beantwortet werden, also in Zeitläuften, wo gewöhnlich Macht vor Recht geht. —

#### Daß das Koalitionsrecht den deutschen Schiffsleuten

eingerräumt werde, war bekanntlich s. Zt. der sehnlichste Wunsch der sozialdemokratischen Partei. Der in ihrem Auftrage handelnde Seemannsvorband bezeichnete einen das Koalitionsrecht behandelnden Antrag als den wichtigsten von allen, die er zur Seemannsordnung zu stellen habe — wir nannten ihn den gefährlichsten. Mit Recht. Würde den Schiffsleuten das Recht gegeben, ihren mit dem Kapitän abgeschlossenen Heuervertrag zu lösen, sobald sie es für opportun halten, sich einer Lohnbewegung oder überhaupt einem Ausstande anzuschließen, dann müßten im Seeverkehrsleben, soweit deutsche Schiffe an ihm beteiligt sind, Verhältnisse von unberechenbarer Tragweite eintreten. Eine ihrer ersten Erscheinungen wäre die Bevorzugung ausländischer Schiffe vor deutschen durch auswärtige Verlader; eine Möglichkeit, deren Eintritt aus Selbsterhaltungstrieb ebensowohl von Reedern, wie von Schiffsleuten mit allen Mitteln zu vermeiden ist. Sie würde aber die logische Folge sein, wenn deutsche Reeder bei der Annahme einer Ladung gezwungen wären, sich durch besondere Konnossementsklauseln gegen willkürliche

Arbeitseinstellungen ihrer bereits angemasterten Schiffsmannschaften zu schützen. Der Reichstag hat in seiner Mehrheit die Gefahr jones (nebenbei lediglich Agitationszwecken dienenden) Antrages sofort durchschaut und ihn pure abgelehnt. Glücklicherweise ließ sich diese Mehrheit nicht durch die in sog. öffentlichen Seemannsversammlungen zugkräftigen Redensarten von der Schlechterstellung der Schiffsleute gegenüber gewerblichen Arbeitern blenden, war ihr doch stets gegenwärtig, daß sich Vergleiche zwischen beiden Arbeiterkategorien ohne der Logik Zwang anzutun, nicht stellen lassen, während sie auf der anderen Seite, in Erinnerung an den großen Hamburger Streik von 1896/97 nicht vergaß, daß Seeleuten, die sich nicht durch einen Heuervertrag gebunden haben, als seemännischen Arbeitern die gleichen Rechte wie allen Arbeitnehmern zur Seite stehen. Hätte dem Reichstag die hier dankbar anerkannte Einsicht bei der Beratung der Seemannsordnung gefehlt, die deutsche Wasserkante wäre seit dem 1. April 1903 schon wiederholt von Ausständen der Schiffsleute heimgesucht worden. Ebenso wie im vorigen Jahre in Lübeck und Stettin die Lohnbewegung gewiß anderen Dimensionen, als sie sie glücklicherweise hatte, eingenommen haben würde, könnten wir gegenwärtig in Bremen das Schauspiel einer zwanglosen Verbrüderung zwischen streikenden Hafenarbeitern und angemusterten Schiffsmannschaften erleben. Wertrechtslos die Bremer Agitatoren ein Koalitionsrecht der Schiffsleute zu gunsten der Hafenarbeiter ausnutzen würden, wie sehr sie bedauern, daß ihnen der Reichstag hier einen Kiegel vorgeschoben hat, zeigt die Kundgebung einer in Bremen abgehaltenen Seemannsversammlung. Aus einer Resolution von Superlativen die folgende Stelle: „... Sie verurteilen auf das allerentschiedenste, daß ein Teil der Reeder Bremens, die Rückständigkeit (?) der seemännischen Gesetzgebung ausnutzend, die angemusterten und deshalb sich in ihrer Gewalt befindlichen Schiffsmannschaften gegen ihre Überzeugung und ihren Willen zur Verrichtung von Streikarbeiten zwingen. ...“ Sieht man von der kindlich-naiven Auffassung ab, die hier den Reedern zugemutet wird, dann zeigt diese Kundgebung uns, welche Konsequenzen aus einer Gewährung des Koalitionsrechtes für angemusterte Schiffsleute dem deutschen Seeverkehrsleben entstehen würden.

#### Die Anlage eines Schutzhafens an der Ostküste Bornholm's.

Von der Insel Bornholm schreibt man uns Ende August:

„In nächster Zeit wird ein weiterer Schritt zur Lösung der schon oft erörterten Frage betreffs der Schaffung eines Zufluchthafens an der Ostküste

dieser Insel unternommen werden, insofern der Vorstand des Nautischen Vereins in Kopenhagen an die dänische Regierung mit dem erneuten Antrage heranzugehen beabsichtigt, den Hafen von Nexø bis auf 20 Fuß zu vertiefen und bedeutend



zu erweitern. Sollte diesem Antrage entsprochen werden, so würde in der Tat Raum geschaffen werden für nahezu alle Schiffe, welche denselben in herbstlicher und winterlicher Zeit bei Gegenwind und in Seenot aufsuchen müssen. Das Unglück im April des Jahres 1903, bei dem in jenem orkanartigen Sturm, welcher damals herrschte, an der deutschen Küste 83 Schiffe verunglückten, 273 Menschenleben verloren gingen und über 100 Leichen an der dortigen Küste angespült wurden, steht noch in lebendiger Erinnerung. Es ist gar nicht zweifelhaft — so meinen viele alte Nautiker — daß manche von den Schiffen, welche damals an der deutschen Küste Schiffbruch erlitten, sich in einen Hafen hätten retten können, wenn sie nur einen solchen auf der Ostküste Bornholm's gefunden hätten, als sie während des Sturmes und während der Wind steif aus Nord stand dort vorüberjagten. Die dänische Regierung hat eine Kommission zu dem Zwecke eingesetzt, zu untersuchen, wie viele Schulden die einzelnen Häfen hier zu Lande haben und welche Arbeiten dringend notwendig sind. Innerhalb 14 Tagen soll aus diesem Anlasse an das Finanzministerium über folgende beiden Punkte berichtet werden:

1. welche neuen Arbeiten und außergewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten an den einzelnen Häfen für die nächste Zukunft als notwendig oder wünschenswert erachtet werden,
2. inwieweit die Häfen noch sonstige Schuldverpflichtungen gegen andere als die Staats-

kasse haben und zutreffendenfalls, wie hoch die Anleihen sich belaufen und unter welchen Bedingungen diese aufgenommen worden sind.

Bei dieser Gelegenheit nun wird auch von der Stadt Nexö aus wahrscheinlich das Projekt zur Sprache gebracht werden. Hier hegt man den Wunsch, daß ebenfalls von deutscher Seite auf die dänische Regierung unter Hinweis auf die schmerzlichen Verluste in den Tagen vom 18.—20. April 1903 eingewirkt werden möge, um endlich zu entscheidenden Beschlüssen zu kommen.

Wir haben schon früher betont, daß nachdem die deutsche Reichsregierung auf Grund einer Anregung des Deutschen Nautischen Vereins bereits einmal sich an die Kopenhagener Regierung in der Sache gewendet hat, ohne einen ersichtlichen Erfolg verzeichnen zu können, sie ihre Bemühungen erst dann wiederholen kann und wird, wenn in Dänemark selbst bestimmte Anträge und Vorschläge vorliegen. In unserem Nachbarlande muß der Anfang gemacht werden. Von Deutschland aus kann den dort aufzunehmenden Bestrebungen wohl eine Förderung zuteil werden, aber es dürfen der dänischen Regierung in ihrem Gebiete nicht etwa Vorschriften aufgedrängt werden. Wir wollen jeden Schein vermeiden, als ob von uns aus ein Druck auf die eigenen Entschlüsse der dänischen Regierung beabsichtigt werde.

Kiel, den 4. September 1905.

P. Chr. Hansen.

### Strandung des Vollschißes „Constanze“ (Kaiserl. Oberseeamt).

(Gebrauch der Seekarte beim Ansteuern von Land. — Klarmachung des Rettungsbootes. — Heranziehung der Steuerleute zur Navigierung.)

Auf die Beschwerde des Reichskommissars gegen den Spruch des Großherzoglich Oldenburgischen Seeamts zu Brake vom 19. September 1904 über den Seeunfall des Vollschißes „Constanze“ von Elsfleth hat das Kaiserliche Oberseeamt nach mündlicher Verhandlung der Sache entschieden, daß der Spruch des Großherzoglichen Seeamts zu Brake vom 19. September 1904 dahin abzuändern, daß dem Schiffer Wilhelm S. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen und die baren Auslagen des Verfahrens außer Ansatz zu lassen.

An der Sitzung nahmen teil: 1) als Vorsitzender: Geh. Ober-Regierungsrat Werner; 2) als Beisitzer: Kapitän zur See z. D. Herbig, Vizekonsul Lindemann, Lotsenkommandeur a. D. Jantzen, Kapitän Heitmann, Kapitän Steengrafe; Kapitän Polix; 3) als Protokollführer: Geh. Rechnungsrat Klause; 4) als Reichskommissar: Kapitän zur See z. D. Brocker.

Das Urteil wurde aus folgenden Gründen gefällt:

Zutreffend ist vom Seeamte festgestellt worden, daß die Strandung des Vollschißes „Constanze“ auf das Verschulden des Schiffer S. zurückzuführen ist. Sein Verschulden liegt auf dem Gebiete der Navigierung. Die Anforderungen, welche diese an den Schiffer stellte, waren so einfacher Natur, daß sie von jedem nur einigermaßen erfahrenen Seemann, unter

allen Umständen aber von einem Schiffer auf großer Fahrt erfüllt werden konnten und mußten.

Nachdem man Mauritius gesichtet und bei der Anseglung dieser Insel Flat Island passiert und dem herrschenden Winde entsprechend an den Wind geholt hatte, lag auf dem Wege nach dem Bestimmungsorte des Schiffes, Port Louis, nur eine gefährliche Stelle, die zu vermeiden war. Die Lage dieser Stelle ist sowohl in jeder Seekarte als auch in den Segelanweisungen verzeichnet. Wenn Schiffer S. behauptet, daß die von ihm geführte Segelanweisung ebenso wie die vorhandene Karte veraltet war, so kann ihm doch nicht zugegeben werden, daß sie deswegen unbrauchbar gewesen wäre. Träfe dies zu, so würde es ihn eher belasten als entlasten. Denn es gehört zu seinen Pflichten als Schiffsführer, sich mit allem, was zur sicheren Navigierung seines Schiffes erforderlich ist, vor Antritt der Reise zu versehen, und zwar wäre dies für die in Frage kommende Reise um deswillen ganz besonders geboten gewesen, weil er zum ersten Male in diese Gegend kam. Die Verhandlung hat ergeben, daß Schiffer S. nicht einmal die „Nachrichten für Seefahrer“ kannte, aus denen das an Bord befindliche Material durch Nachtragungen auf dem Laufenden zu halten ist.

Die für die Freisegelung von dem nordöstlich und südwestlich von Cannonier Point gelegenen Riffen vorhandenen Marken und Hilfsmittel der Navigation sind so klar und einfach, daß sie selbst beim Fehlen jeder Segelanweisung von jedem Schiffer, auch bei nur oberflächlicher Einsichtnahme der Karte, hätten erfaßt werden müssen; denn es war dazu, wie auch das Seeamt zutreffend bemerkt, nur nötig, die Stellung der hintenaus gelegenen Inseln zu einander zu beobachten, oder aber mit einer festen Peilung des Leuchtturms auf Flat Island einen in genügender Entfernung von Cannonier Point freiführenden Kurs zu steuern. Es war dabei allerdings erforderlich, die Karte stets zur Stelle zu haben, um den Schiffsort nach den Landmarken bestimmen zu können. Daß Schiffer S. bei dieser Küstenfahrt, obwohl ihm die Gegend völlig unbekannt war, sich damit begnügt hat, die Karte lediglich in der Kajüte einzusehen und dann aus dem Gedächtnisse zu navigieren, verdient den schärfsten Tadel. Die Karte mußte unter allen Umständen auf Deck und zur sofortigen Benutzung bereit liegen.

Gestützt auf die Angaben des Schiffers S. ist das Seeamt zu der Annahme gelangt, daß er rw. SWzW  $\frac{1}{4}$  W-Kurs gesteuert habe. Das Oberseeamt hat sich dem nicht anschließen können. Wäre tatsächlich dieser Kurs gesteuert und dabei Flat Island-Leuchtturm achteraus gehalten worden, so hätte das Schiff niemals zur Strandungsstelle gelangen können, auch nicht, wenn ein östlicher Strom von beträchtlicher Stärke auf das Schiff gewirkt hätte; denn bei Beibehaltung dieses Kurses hätte sich die Peilung von Flat Island-Feuerturm verschoben müssen und dieser Turm nicht mehr recht achteraus bleiben können, sondern nach Steuerbord achter auswandern müssen. Es steht somit fest, daß Schiffer S. ohne jegliche Kontrolle des Kurses, ohne jegliche Vorsicht und ohne jegliche Benutzung der vielen zu Gebote stehenden Hilfsmittel der Navigation darauf losgefahren ist. Nur so konnte es kommen, daß die „Constanze“ am hellen Tage, bei hellem klaren Wetter und ruhiger See gegen den Wind an auf das Riff gesetzt worden ist. Den einzigen Milderungsgrund, welchen das Seeamt für die Außerachtlassung aller Vorsicht und Sorgfalt bei der Navigation dem Schiffer S. zugute hält, nämlich sein Bestreben, Port Louis möglichst mit einem Schlage zu erreichen und zu diesem Zwecke möglichst Luv zu gewinnen, d. h. in diesem Falle, möglichst unter Land zu halten, vermag das Oberseeamt nicht anzuerkennen, auch nicht, wenn berücksichtigt wird, daß bei dem ablandigen Winde die Befürchtung, gegen denselben dem Lande zu nahe zu kommen, verringert wurde. Denn einmal hätte man, um Port Louis zu erreichen, unter allen Umständen noch einmal über Stag gehen müssen; es verschlug also nichts, wenn das Schiff 1 oder 2 Sm weiter von Land abblieb. Sodann aber durfte dieses Kneifen niemals vor Passieren der Klippen von Cannonier Point, und auch später nur unter vorsichtigster Kontrolle des Schiffswegs über

den Grund gewagt werden. Schiffer S. hat aber nicht einmal daran gedacht zu loten, obwohl er, solange er bei Auswurf von 20 Faden nicht auf Grund kam, daraus entnehmen konnte, daß er sich in sicherer Fahrt befand.

Mußte hiernach das Oberseeamt sich in der Beurteilung der fehlerhaften Navigierung der strengeren Auffassung des Reichskommissars anschließen, so konnte es dem Verhalten des Schiffers nach der Strandung eine für die Entscheidung wesentliche Bedeutung nicht beimessen, da sich nicht erweisen läßt, daß beim Ergreifen anderer Maßnahmen, die möglicherweise das schnelle Weggelassen des Schiffes hätten aufheben können, dieser Erfolg wirklich eingetreten wäre.

Auf das schärfste muß dagegen getadelt werden, daß die Fertigmachen des Rettungsboots zum Gebrauch eine Viertelstunde oder gar noch mehr Zeit in Anspruch genommen hat. Von dem schnellen und sicheren Funktionieren der Rettungsgeräte hängt im gegebenen Falle Leben und Sicherheit der Besatzung ab. Zwar ist das eigentliche Rettungsboot in den Sturm am 18. Juni fortgeschlagen worden, und das dinst. noch zur Verfügung gebliebene Boot war auf Deck betriebsfähig, immerhin mußten und konnten in der langen Zwischenzeit von 16 Tagen solche Vorrichtungen getroffen werden, daß dieses Boot in kürzester Zeit sich hätte zu Wasser bringen lassen.

Schließlich kann nicht ungerügt bleiben, daß Schiffer S. die Steuerleute nicht in gehöriger Weise zur Navigation herangezogen hat; besonders entsprach es nicht dem Interesse der Sicherheit des Schiffes, daß beide Steuerleute bei der Fahrt an der Küste von Mauritius zur Beaufsichtigung von Decksarbeiten verwendet wurden. Einer der Steuerleute hätte völlig genügt, das Absetzen des Ankers, das keine besonderen Fähigkeiten verlangt, zu beaufsichtigen, denn es handelte sich lediglich darum, den Seeanker bei ruhigem glatten Wasser und mäßiger Fahrt klar zu machen. Der zweite Steuermann hatte aber zur Beihilfe bei der Navigation Verwendung finden sollen; dadurch wäre vielleicht die Strandung vermieden, jedenfalls aber bewirkt worden, daß Schiffer S. von den Veränderungen in der Färbung des Wassers Kenntnis erhalten hätte und dann voraussichtlich weiter von Land geblieben wäre. Es ist überhaupt zu empfehlen, daß nicht nur bei der Navigation unter Land, sondern auch zur Sicherung des Schiffes wie auch zur Ausbildung der Steuerleute in der Navigation, diese so viel wie möglich herangezogen werden.

In dem gesamten Verhalten des Schiffers S. hat das Oberseeamt nichts zu finden vermocht, was die mildere Auffassung des Seeamts zu rechtfertigen geeignet wäre. Schiffer S. mußte deshalb die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen werden.

Die Kosten blieben außer Ansatz, da die Beschwerde beim Reichskommissar eingelegt worden ist.

## Die Beziehungen nichtenglischer Schiffe zu dem englischen Handelsschiffahrtsgesetz.

Vor der englischen Kommission, die auf Drängen und Klagen der englischen Reeder eingesetzt ist, um, wie die Überschrift besagt, die Beziehungen nichtenglischer Schiffe zu den englischen Vorschriften für Handelsschiffe zu untersuchen, hat der Vorsitzende der Schiffabteilung des Handelsamts (Board of Trade) im Anschluß an die bereits in Nr. 36 gebrachten Ausführungen über die Tiefadelinie noch weitere Ausführungen gemacht, denen wir zur Charakterisierung der Stellungnahme des englischen Handelsamts zu den lauten Klagen englischer Reeder über Benachteiligung das Folgende entnehmen,

das, obwohl es sich gar nicht auf Einzelheiten der englischen Seegesetzgebung, auf unsere Unfallverhütungsvorschriften und dergl. einläßt, die Forderungen, die in letzter Zeit jenseits des Kanals so laut ertönen, beträchtlich herabstimmt und halb auch für uns von gewissem Interesse ist.

Über Auswandererschiffe wurde ausgeführt, man hat gefordert, daß deutsche Schiffe, die in englischen Häfen an Passagiere an Bord nehmen, auch die englischen Vorschriften für Auswandererschiffe erfüllen müßten; denn deutsche Auswandererschiffe dürften mehr Auswanderer nehmen als

liche, die demnach gegen die deutschen im Nachteil seien. Es sei nun aber außerordentlich schwer, das zu ändern. Die englischen Vorschriften ließen sich nicht herabstimmen und von deutschen Schiffen, die in England keine Auswanderer an Bord nähmen, könne doch nicht verlangt werden, den englischen Auswanderervorschriften nachzukommen, denn damit würden deutsche Schiffe schlechter behandelt werden als englische, und das wäre, ganz abgesehen von den zwischen den beiden Reichen vertragsmäßig festgestellten gegenseitigen Verpflichtungen, doch nur gerechtfertigt, wenn nachgewiesen werden kann, daß auf deutschen Schiffen das Leben der in England an Bord gekommenen Kajütpassagiere mehr gefährdet sei als auf englischen Schiffen, daß also für Sicherheit des Menschenlebens auf deutschen Schiffen nicht genügend gesorgt sei. Ob das überhaupt nachgewiesen werden könne, sei sehr fraglich, und wenn englische Kajütpassagiere mit deutschen Schiffen fahren wollten, so könne man es ihnen nicht ohne sehr triftige Gründe verbieten. Verböte man es grundlos, so würden die deutschen Schiffe einfach keine englischen Häfen mehr anlaufen, der englische Kajütpassagier könne aber, wenn er es will, mit der größten Leichtigkeit in einem belgischen oder französischen Anlaufhafen der deutschen Schiffe an Bord gehen.

Über Kornladungen wurde ausgeführt: Reeder und Kapitäne englischer Schiffe werden durch das Gesetz gezwungen, alle notwendigen und verständigen Einrichtungen zu treffen, damit Kornladungen nicht übergehen, und es ist verlangt worden, fremde Schiffe, die in England mit Korn ankommen, auch zu zwingen, die vom englischen Gesetz vorgeschriebenen Einrichtungen zu treffen. Soweit nicht fremde Schiffe diese Einrichtungen von selber, ganz unabhängig von der englischen Gesetzgebung treffen, wären englische Schiffe gegen nicht-englische im Nachteil, wenn man es überhaupt »Nachteil« nennen kann, daß jemand gezwungen wird, sein Schiff verunreinigt zu laden. Im vorigen Jahre wurden von den Besichtigern Angaben eingeholt über die Art, wie in England angekommenen nichtenglischen Schiffe ihr Korn gestaut hatten. Das Verzeichnis enthält 36 Schiffe, davon hatten 19 dieselben Einrichtungen getroffen, die englische Schiffe nach dem Gesetz treffen müssen, bei 5 Schiffen waren die Einrichtungen gut, bei 12 Schiffen waren sie zu bemängeln. Schiffe, die von Nordamerika kamen, waren nicht dabei, weil man diese schon in den Ladehäfen zwingt, gehörige Vorsorge zu treffen. Ebenso ist es in Australien. Man teilt dem Handelsamt auch mit, daß in den Frachtverträgen gewöhnlich eine Bestimmung enthalten ist, nach der ein Schiff unter Aufsicht und zur Zufriedenheit der Besichtigter des Verschiffers oder Vorsicherers laden muß; es werden daher in England wohl einige nichtenglische Kornschiffe mit mangelhaften Einrichtungen ankommen, im allgemeinen stehen aber die Einrichtungen der nichtenglischen Schiffe tatsächlich auf derselben Höhe wie die der englischen. Wollte man die englischen Vorschriften auf alle in England ankommenden Kornschiffe ausdehnen, so würde das aber keine besondere Schwierigkeit machen. Ebe das Gesetz in Kraft war, sind mit englischen Kornschiffen viel Menschenleben verloren gegangen, das ist seitdem besser geworden.

Über Rettungsrichtungen wurde ausgeführt: Man hat vorgeschlagen, daß die englischen Vorschriften über Rettungsrichtungen auch auf nichtenglischen Schiffen erzwungen werden sollten, es sei denn, sie hätten den englischen gleichwertige Rettungsrichtungen an Bord. Es liegen keine Berichte vor, wie weit nichtenglische Schiffe den englischen Vorschriften nachkommen, aber wenn es für der Mühe wert gehalten werden sollte, die englischen Vorschriften auch auf Schiffe zu erzwingen, mit deren Heimatslande kein Vertrag

darüber abgeschlossen ist, so könnte das leicht geschehen, es bräuchten nur mehr Beamte angestellt zu werden. Aber man sollte doch nicht vergessen, daß für die Schiffe nichts lästiger sein würde, als wenn jedes Land seine Rettungsvorschriften auf allen Schiffen, die in seine Häfen kommen, erzwingen würde. Kürzlich war eine Meinungsverschiedenheit über Korkjacken zwischen englischen und amerikanischen Vertrauensleuten entstanden, und die Folge davon war, daß ein Passagierdampfer mit einem doppelten Satz Korkjacken ausgerüstet werden mußte, mit einem nach englischem und mit einem nach amerikanischem Muster. Da nun beide Regierungen im Grunde nichts weiter beabsichtigten, als Menschenleben an Bord sicher zu stellen, so ist es gelungen, sich dahin zu verständigen, daß der eine Staat die Zeugnisse des andern anerkennt; hätte man damit aber die Absicht verbunden »unlautern Wettbewerb unbequemer Konkurrenten«, d. hier Schiffe unter anderer Flagge auszuschließen, so würde eine Verständigung nicht so leicht gewesen sein.

*Beschränkung der Haftpflicht.* Man hat vorgeschlagen, so wurde über diesen Gegenstand ausgeführt, daß der Eigentümer eines Schiffes, es sei ein englisches oder anderes, vor englischen Gerichten das Recht haben solle, seine Haftpflicht auf den Wert des Schiffes oder nach seiner Wahl auf die vom englischen Gesetz festgelegte Einheit (8 £ für die Registon) zu beschränken. Man will damit in Kollisionsfällen die Haftpflicht einengen. Diese ganze Frage berührt aber nur die Person, der für den Schaden, den sein Eigentum ange richtet hat, haftet und die Person dessen, der Ersatz fordern kann; es liegt daher für das Handelsamt kein Grund vor, sich damit zu beschäftigen.

*Haftung für verletzte Arbeiter.* In bezug hierauf sei ein Gesetz gefordert, nachdem nichtenglische Schiffe gehalten werden können, für Verletzungen aufzukommen, die Arbeiter in britischen Gewässern auf ihnen erlitten haben. Mit dieser Angelegenheit beschäftigt sich zurzeit das Unterhaus.

Mit diesen Ausführungen, denen, wie erwähnt, das vorausgegangen war, was die »Hansa« in Nr. 30 über die Tiefadelinie gebracht hat, meint Herr Howell dargelegt zu haben, daß vom Handelsamt getan sei, was überhaupt möglich ist, um britische Schiffe gegen günstiger gestellte andere Schiffe zu schützen. Es möge, so führte er noch aus, doch nicht vergessen werden, daß vollkommene Gleichmäßigkeit überhaupt nicht erzielt werden könne. Der größte Vorteil, den andere Schiffe gegen englische hätten, bestünde in den niedrigeren Heuern und darin, daß auf andern Schiffen meistens die Beköstigung billiger sei als auf englischen; hieran könne vom Handelsamt aber ganz unmöglich etwas geändert werden. Die Gefahr der Wiedervergeltung brauche nicht überschätzt zu werden, aber es sei doch gut, im Auge zu behalten, daß die große Hälfte der Welthandelsflotte englisches Eigentum sei und daß England somit seinen Konkurrenten eine längere Angriffslinie darbiete als diese ihm. Sicherlich müßten der englischen Regierung möglichst feste Handhaben gegeben werden gegen solche Konkurrenten, die unvernünftig gegen England aufträten, aber solche Waffen dürften nur gebraucht werden, wenn damit für das englische Volk wirkliche Vorteile erlangt werden könnten, d. h. wenn dadurch nicht eine schlimmere Wiedervergeltung hervorgerufen werde. Im allgemeinen befinde sich die Angelegenheit in einem hoffnungsvollem Stadium, da mit Deutschland und Skandinavien eine Verständigung über die Seegesetzgebung wahrscheinlich sei.

Mit dem Wunsche, daß sich diese Hoffnungen recht bald erfüllen mögen, geben wir die obigen Ausführungen ohne weiteren Kommentar.

R.



## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Juli 1905.

Gattung	Größenverhältnisse	Raum- gehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes
<b>a) deutsche Werften.</b>					
B	21,5×7,75×13,5 m	—	Kolonial-Abt. d. Auswärtigen Amtes	Stettiner Oderwerke	Bagger III
FD	302×43'9"×19"	4000 t Tl.	H. C. Horn, Schleswig	Neptun-Werft, Rostock	Heinrich Horn
SD	50×6,2×2,1 m	—	Joh. Ick, Danzig	Johannsen & Co., Danzig	?
FD	260×38'6"×20'6"	3480	Oldenburg-Portug. D.-R. A.-G.	Hewaldtswerke, Kiel	Gibraltar
S	322×47'3"×26'3"	4500	F. Laeisz, Hamburg	Blöhm & Voss, Hamburg	Pamir
<b>b) englische Werften.</b>					
FsD	108×21×11'6"	—	Hull S. F. & J. Co.	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Arran
FD	291×42×20'7"	—	Sanders, Wake & Co., London	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Kara Sea
	366×53×30'4"	—	R. Ropner & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Stagpool
K	420' Länge	15900 Dpt.	Japanische Regierung	Vickers, Sons & Maxim, Barrow	Katori
FD	386×49×27'8"	—	Joseph Chadwick & Son, Liverpool	Robert Thompson & Sons, Sunderl.	Drumcliffe
	357' Länge	—	Harrison, London	Furness, Whity & Co., Hartlepool	Harley
	343×47×24'5"	—	Red R. S. S. Co., Newcastle	Blyth Shipb. Co.	Ravenstone
FsD	121×21×12'3"	—	Grimsby & North Sea S. Tr. Co.	Smiths Dock Co., North Shields	Aquarius
FD	336×47×24'10"	—	Kenneth Cameron, W.-Hartlepool	Irvines Shipb. & Dry Docks Co., Hartlep.	Cameron
	352×47×29'10"	6300 t Tl.	Harrowing S. S. Co., Whitby	R. Stephenson & Co., Hebburn	Ethelston
	235×33×17'8"	—	George Gibson & Co., Leith	Ostbourne, Graham & Co., Sunderl.	Hermet
	126×21×10'0"	—	James Denchar, Newcastle	Smiths Dock Co., North Shields	Lochside
	360×50×26'0"	—	Johs. Bull, Tonsberg	Joh. Priestman & Co., Sunderland	Minerva
	—	3654 BRT.	Evans Thompson & Co., London	Eine Firma in Sunderland	Wearmouth
	364×47×26	—	Henry Fernie & Son, Liverpool	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Ramazan
TD	—	—	George Horsley & Sons, W.-Hartlep.	Wm. Duxford & Sons, Sunderland	Serburg
FD	—	3988	Rotterdamsche Lloyd	Eine Firma in Sunderland	Dysja
<b>c) schottische Werften.</b>					
PD	—	4400	Fratelli Cosulich, Triest	Eine Firma in Port Glasgow	Carchana
FsD	117×21×11'9"	—	J. L. Green, Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Romilly
FD	371×50×27'6"	4000	Fr. C. Strick, London	D. & W. Henderson & Co., Patrick	Atmanstan
PD	63×23×5'6"	—	M'Leod & Sons, Alloa	Mackay Bros., Alloa	Hope
FD	345×49×28'6"	6600 t Tl.	John Wilson, Dundee	Russell & Co., Port Glasgow	Rigel
PD	295×42×22	3700	Dänisch-Russische Ges., Kopenhagen	Clyde Shipb. & Eng. Co.	Helmer Moorh
FD	155×25×12'3"	—	R. L. Alpine & Co., Glasgow	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Abington
FsD	123×22×11'6"	—	Grimsby Victor S. F. Co.	Cochrane & Sons, Selby	St. George
<b>d) irische Werften.</b>					
FD	—	3600 BRT.	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Agberi
PD	—	8000	P. & O. Co.	"	Delta
	—	—	London & North Western R. Co., Dublin	Harland & Wolff, Belfast	Shevo Hanan

Ausserdem: a) 1 Schlepper; b) 3 Fischerfahrzeuge, 2 Seeschlepper, 1 Bagger, 5 Küstenfahrzeuge; c) 4 Schlepper, 9 Fischerfahrzeuge, 1 Bagger.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kreuzschiff, KMS Kreuzer, S Segler, SL Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Fourschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger, G Geleitschiff, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

## Die Kajütsbibliotheken auf deutschen Passagierdampfern.

Seit der ersten Ausbildung regulärer Passagierschiffahrt in Deutschland hat die Kajütsbücherei als ein wichtiger Ausrüstungsgegenstand der Schiffe gegolten. Schon vor der Dampferperiode, als die Hamburg-Amerika Linie im Jahre 1848 ihre ersten drei Segler in Fahrt stellte, hob die Direktion als besondern Komfort und Vorzug dieser Schiffe hervor, daß jedes eine kleine Kajütsbibliothek an Bord habe. Das ist so geblieben. Die Bücherei ist für die Passagiere ganz unentbehrlich geworden. Viele tausend Bände stehen jetzt in dieser Weise den Ozeanreisenden auf den verschiedenen Dampfern zur Verfügung, insbesondere die neueste, oft ausgewechselte schöne Literatur in deutscher, englischer und französischer, je nach der Reiseroute auch in spanischer, portugiesischer, holländischer und italienischer Sprache.

Auf der letzten Tagung der Deutschen Schiffbautechnischen Gesellschaft wurde der Umstand gestreift, daß die äußere Aufmachung der Bordbüchereien, die Unterbringung der Bücherschränke in den meisten Fällen noch recht unzweckmäßig sei, und betont, der Schiffbau würde diese Mängel gern abstellen, wenn von den Reedern entsprechende Anregungen an ihn kämen. Nun besorgen die meisten Schiffseigner die Auswahl und Einrichtungen dieser Bibliotheken nicht selbst, sondern verlassen sich dafür auf die Hilfe ihrer Buchhändler, die in

dieser Hinsicht durchaus ihre Vertrauensmänner sind. Sie sind also für all die einschlägigen Büchereien die eigentlichen Fachleute, die in diesem Punkt der Schiffsausrüstung mitwirken und denen die Änderungsvorschläge zur Weiterentwicklung zu unterbreiten sind.

Die Art, die Bücher unterzubringen, stammt noch aus der Zeit, wo auf ihr Äußeres wenig Wert wurde und sie lediglich als Gebrauchsgegenstand, nicht als Zimmerschmuck galten. So wurden und werden sie gewöhnlich noch heute an Bord unsichtbar in Wandnischen untergebracht, die möglichst in der Tafelung des Speisenzimmers oder Salons verschwinden sollen, und die infolgedessen für ihren Zweck mancherlei Unbequemlichkeiten haben. Man sieht irgendwo kleine, sehr tiefe Schränke, in denen zwei oder vier Bücherreihen hintereinander stehen. Zehn oder zwölf Bücher müssen herausgenommen und beim Schließen des Schiffs nicht selten hingeworfen werden, ehe das Gefundene ist. Vielfach sind die Schränke unter den Treppen eingebaut, wo das schlechteste Licht des ganzen Raumes oder sonstwie ganz unten am Boden. Nun spielt ja die Auswahl der Bücher das Auge eine große Rolle, speziell auf dem Schiff, wo kein sachkundiger Bibliothekar den Lesenden aussuchen beraten kann. Namentlich die Amerikaner,

unsere Schnell dampfer so zahlreich vertreten sind, und die auf die Auswahl mit dem Auge schwören, sieht man infolge der zweckmäßigen Unterbringung oft lang auf dem Fußboden liegen oder knien und Bücher auswählen, was die Freudigkeit zur Benützung nicht gerade erhöhen dürfte. Oder aber es sind kleine Schränke über den Schreibtischen angebracht, so daß dem Armen, der notwendig eine Ansichtskarte zu schreiben hat, bei dieser schweren Arbeit dreimal die Bitte ausgesprochen wird, nur einen Augenblick aufzustehen, damit ein Buch entnommen werden könne.

Das alles sollte vermieden werden und kann vermieden werden. Flache Schränke, deren Tiefe für ein Buch gewöhnlichen Formats gerade ausreicht, an freier Wand und in einer den Augen erreichbaren Höhe sind am praktischsten, daneben ein tieferes Schubfach für außergewöhnliche Formate. Mit farbigen Glastüren versehen, gereichen solche Schränke auch einem sehr eleganten Raum zur Zierde, machen ihn wohllich und heimisch; denn unser Buchgewerbe ist jetzt zum Glück soweit vorgeschritten, daß eine Sammlung neuer Bücher in den Originalbänden auch für das Auge eine Freude ist. Dazu

tragen die Originaleinbände viel bei, aber auch die neuen Materialien und Hilfsmittel der ergänzend tätigen Buchbinder. Und auch die früher beliebte Vielheit der deutschen Bücherformate, eine undisziplinierte Vorliebe für die abenteuerlichsten äußeren Formen, die einem die Zusammenstellung einer belletristischen Privatbibliothek recht leid machen konnte, hat zum Glück neuerdings nachgelassen. Wer im letzten Jahr fünf moderne Büchereien zusammenzustellen hatte, der konnte von Vierteljahr zu Vierteljahr die fortschreitende Vereinheitlichung der Formate und des ganzen Aussehens beobachten, wenn gleich darin auch heute noch der englische Teil mit seinen eleganten Originalbänden und einheitlichen Formaten ein besseres Bild bietet als der deutsche.

Die Kajütsbibliotheken auf unsern deutschen Dampfern sind eine vornehme und wirksame Repräsentation der deutschen Literatur und des Buchgewerbes einem sehr kaufkräftigen und intelligenten Publikum gegenüber. Ihr Umfang nimmt ständig zu. Es ist zu wünschen, schreibt Prof. Dr. Thieß, Danzig, im Buchhändler-Börsenblatt, daß auch ihre äußere Aufmachung so praktisch und dekorativ wie möglich gestaltet wird.

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat einen auf den Howaldtswerken in Kiel im Bau begriffenen **Dampfer von 2500 Tons Tragfähigkeit** für die Patagonia-Linie angekauft, der im Dezember d. J. zur Ablieferung kommen soll.

Die Reederei Karl Schroers in Duisburg hat einen **Soc-dampfer von 5000 Tons Tragfähigkeit** in Bauauftrag gegeben; das erste Seeschiff im Duisburger Schiffsregister.

Der Werft von Nüscke & Co. Akt.-Ges., Stettin, wurde von der Swinemünder Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft ein **neuer Tourendampfer** in Auftrag gegeben. Das Schiff ist für den Verkehr zwischen Stettin und Swinemünde bestimmt und wird etwa 800 Passagiere befördern können.

Die Dampfschiffahrts-Ges. »Neptun«, Bremen, bestellte bei der Aktiengesellschaft »Weser« **zwei Dampfer** von je 950 Tons Tragfähigkeit; die Ablieferung soll im März 1906 erfolgen.

### Stapelläufe.

Von der Hamburger Schiffwerft von Blohm & Voss ist am 9. September der für Rechnung der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos«, Hamburg, erbaute Doppelschraubendampfer (No. 179) »**Nogada**« glücklich vom Stapel gelaufen. Der Neubau mißt: 420' 50" 6" × 31' 6"; 6200 Brutto Reg.-Tons. Zwei dreifache Expansionsmaschinen mit zusammen 2800 Pferdekräften, Zylinder 530 × 882 × 1530 mm, Hub 1070 mm, Kessel drei singl.-ended mit Fox-Feuerrohren und Howden's forc. Zug, 2 Bronzpropeller sollen dem Schiff beladen eine Fahrt von 11,5—12 Knoten geben. An Einrichtungen an Bord sind noch vorhanden: Aschejektor, alle Neuerungen in der Maschine, 16 Ladebäume aus Mannesmannrohr, 10 Dampfwinden (Norddeutsche Armaturenfabrik in Bremen), Ankerwinde neuester Konstruktion vorne, und hinten auch Vorrichtung zum Fallenlassen und Aufhieven des Stromankers, ein schwerer Baum für 25 T. schwere Kolli. Das Schiff hat ein langes Poopdeck; in diesem sind Einrichtungen für 42 I. Kl., 20 II. Kl. und 44 III. Kl. Passagiere. Die I. Klasse ist in der Mitte und hat elegant eingerichteten Speisosalon, Rauch-, Damen- und Kinderzimmer etc. etc. Hinter dem Maschinen-schacht liegt die II. Klasse und ganz hinten ist die Einrichtung für die Zwischendecker. Alles der Neuzeit entsprechend.

Am Sonnabend, den 9. September lief auf der neuen Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der für die Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869 in Flensburg im Bau befindliche Frachtdampfer (No. 251) »**Septima**« glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 231' 6" × 34' 3" × 17' 6"; Tragfähigkeit ca. 1800 Tons.

Am 9. September lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Firma Gerhard & Hoy, Hamburg, erbaute Dampfer »**Wilhelm Oelssner**« vom Stapel. Der Neubau mißt: 245' 0" × 35' 6" × 24' 3"; Tragfähigkeit 2200 Tons. Das Schiff wird mit einer Triple-compound-Maschine von ca. 800 ind. Pferdekraften ausgerüstet, die ihm in beladenem Zustand eine Geschwindigkeit von 9 1/2—9 3/4 Knoten geben soll. Das Schiff ist speziell für Fahrten der Reederei zwischen Hamburg und St. Petersburg bestimmt und wird Anfang Oktober cr. seine regelmäßigen Fahrten aufnehmen.

Von der Werft der Stettiner Oderwerke, Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau, Stettin, lief am 9. September der für Hamburger Rechnung erbaute Frachtdampfer »**Rudolf**« vom Stapel. Der Dampfer mißt: 67,35 × 9,35 × 4,60 Meter und ist mit einer Maschine von 650 ind. P. S. ausgerüstet, die dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen soll; die Ladefähigkeit wird 1125 Tonnen betragen.

Der für ein Konsortium Hamburg-Altonaer Herren auf der Werft von Janssen & Schmilinsky in Bau befindliche Hochseefischdampfer »**Ceros**« wurde am 9. September glücklich zu Wasser gelassen. Der Neubau mißt: 150 × 22 × 13 1/2 Fuß. Er wird mit einer triple-compound Maschine von 400 indizierten Pferdekraften ausgerüstet. Ein zweiter Dampfer, der den Namen »Jupiter« führen wird, befindet sich auf dieser Werft für dasselbe Konsortium im Bau und soll bereits in zwei Monaten fertiggestellt sein.

### Probefahrten.

Der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Werft von Swan Hunter & Wigbam Richardson, Ltd., Wallsend on Tyne erbaute Dampfer »**Santa Cruz**« machte am 5. September seine Probefahrt, die in jeder Hinsicht zur Zufriedenheit der Auftraggeberin verlief. Der für den La Plata-Dienst der Gesellschaft bestimmte Dampfer mißt: 405' × 50' 3" × 31'; Tragfähigkeit 7000 T. Schwergut bei 25' Tiefgang im Seewasser. Die dreifache Expansions-

maschine hat Zylinder von 25 1/2, 43 und 74" Durchmesser bei 48" Hub. Die Maschine, die ihren Dampf aus den 14 Atm. konzessionierten und mit künstlichem Zug eingerichteten Einenderkesseln bezieht und 2600 Pferdestärken indiziert, soll dem Dampfer im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 12 Knoten geben.

Am 5. September machte der auf den Howaldtswerken, Kiel, für die Hamburg-Amerika Linie erbaute Passagier- und Frachtdampfer **»Staatssekretär Kraatko«** seine kontraktliche Probefahrt, die zur vollen Zufriedenheit verlief. Das Schiff erreichte eine Geschwindigkeit bis 12 Knoten und wurde von dem Vertreter der Reederei abgenommen. Der Dampfer ist für den ostchinesischen Küstendienst bestimmt und mißt: 260' × 40' × 14' 3"; Tragfähigkeit 1500 T. Es sind Passagiereinrichtungen vorhanden für 32 Europäer I. und 28 II. Klasse, sowie für 300 Zwischendecker, ferner für 20 Chinesen I. und 32 II. Klasse und ist die Ausstattung in der elegantesten Weise ausgeführt.

Der vom Norddeutschen Lloyd, Bremen, bei Henry Koch in Lübeck bestellte Dampfer **»Darvel«** machte am 5. September seine Probefahrt bis Holtenu. Die Durchschnittsleistung der Maschine betrug auf der sechsstündigen Probefahrt 1250 ind. Pferdestärken, die dem Schiff bei dem besonders schönen Wetter eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 13 Sm in der Stunde gaben. Maximal leistete die Maschine 1350 ind. Pf. bei einer Schiffsgeschwindigkeit auf der 51 Meilen langen Strecke von Fehmarn bis Bulk-Feuerschiff von 13,36 Sm in der Stunde.

Der von den Howaldtswerken, Kiel, für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei, A.-G., Oldenburg i. Gr., neuerbaute Fracht- und Passagierdampfer **»Gibraltar«** machte am 6. September seine kontraktliche Probefahrt, die zur vollen Zufriedenheit ausfiel und die Abnahme des Schiffes zur Folge hatte. Das Fahrzeug, für die Marokkofahrt bestimmt, mißt: 260' × 38' 6" × 20' 6 1/2"; Tragfähigkeit 3460 T. bei 22' 2" Tiefgang. Die erreichte durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 11 1/2 Knoten, etwa 1 Knoten mehr wie kontraktlich abgemacht. Das Schiff ist mit einem Niki-Propeller, eine Erfindung des Großherzogs von Oldenburg, versehen.

**Dividenden** werden bezahlen: die Reierstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik 5 pZt. gegen 10 bzw. 10 in den Vorjahren; die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft 4 pZt. gegen 11 bzw. 14 in den Vorjahren.

## Maritime Rundschau.

Für die Cholerauntersuchung auf der Weichsel werden von sämtlichen, die preussische Grenze auf der Weichsel bei Schilno stromab passierenden Fahrzeugen (Flößen und Schiffen jeder Art und Größe) zur teilweisen Deckung der der Staatskasse durch die gesundheitspolizeiliche Überwachung des Stromverkehrs erwachsenden Kosten Abgaben erhoben. Und zwar: 1. bei den Traften (Flößen) 5  $\mathcal{M}$  für jede eingehende Person, 2. bei den Dampfschiffen 1  $\mathcal{M}$  für jede eingehende Person, jedoch im ganzen nicht mehr als 5  $\mathcal{M}$  für jedes Dampfschiff, 3. bei allen übrigen Schiffen 1  $\mathcal{M}$  für jede eingehende Person, jedoch im ganzen nicht mehr als 3  $\mathcal{M}$  für jedes Schiff.

Im Streik der Hafenarbeiter in Bremen, der nun schon mehr als vier Wochen währt, sind besondere Veränderungen nicht hervorgetreten. Da von keiner Seite Schritte zu einer Beilegung unternommen worden sind, ist sein Ende heute noch nicht abzusehen, wenn auch als ziemlich sicher gilt, daß die Streikenden mit ihren Forderungen nicht durchdringen werden.

Der Streik der Korn-Altkord-Schauerleute in Hamburg ist durch Vergleich, der von einer Vermittlungskommission herbeigeführt wurde, beigelegt worden.

Das Feuerschiff **»Außenjade«** ist mit Feuer-telegraphie versehen worden. Die Station gehört zu den Küstenstationen mit beschränktem öffentlichen Verkehr und verfährt nach den Bestimmungen, die die öffentliche Feuer-telegraphievorschrift für Feuerschiffe gibt. Sie verkehrt häufig mit der öffentlichen Küstenstation Cuxhaven. Ihr Rufzeichen ist **»fau«**.

Das Elbefeuerschiff I ist mit einer Einrichtung für Unterwasser-Signale versehen, sie steht der Schiffahrt zur Verfügung. Das Erkennungszeichen derselben ist 7, d. h. es erfolgen 7 ziemlich schnell aufeinander folgende Schläge, sodann eine Pause von drei Sekunden, worauf letzten vier Schläge folgen. Hierauf tritt eine Pause von fünf Sekunden ein, worauf sich diese Signale dann wiederholen.

Am 9. September konnte Herr Kapitän G. Theile, Vorstand und Leiter des Hamburger Hafenbetriebes der Hamburg-Amerika Linie, sein 25-jähriges Dienstjubiläum als Angestellter der Reederei feiern. Der Ehrentag wurde für ihn zu einem schönen Fest, ausgezeichnet durch Glückwünsche, Anerkennung und Geschenke, dargebracht von der Direktion und höheren Beamten der Gesellschaft.

Die White Star- und die Dominion Linie haben ihre Verträge mit dem nordatlantischen Dampferverbande gekündigt; eine formelle Maßnahme ohne praktische Bedeutung, herbeigeführt durch die Meinungsverschiedenheiten zwischen White Star- und Cunard Linie wegen des Abtermins ihrer Schiffe von New York.

## Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen.** Tod eines Matrosen durch Herabstürzen aus dem Mast: **»Da der Matrose in seinem Diensteifer ohne Auftrag in den Mast geklettert war, um die ihm aus den Händen gewählte Leine wieder zu fassen, ist der Schiffsleitung keine Schuld am Unfall beizumessen.«** (Hamburg). — Grundstoß eines Dampfers in der Einfahrt zum Neustädter Hafen: **»Sowohl auf die Enge der Einfahrtsrinne zurückzuführen. Der Grundstoß wäre möglicherweise vermieden worden, wenn eine entgegenkommende Segeljacht erst hätte passieren dürfen, ehe man in die Fahrinne einfuhr.«** (Lübeck). — Tod eines Kohlenziehers durch eine herabstürzende Aschenputze: **»Unfall ist darauf zurückzuführen, daß die Aschenputze beim Aufstoßen an eine Schottenwand einem Kohlenzieher aus der Hand flog und in den Ventilator stürzte, unter sich der Verunglückte bereits instruktionswidrig lag.«** Die Schiffs- und Maschinenleitung trifft kein Verschulden, ist wünschenswert, daß sich zur Verhütung solcher Unfälle die untere Kante der zum Aschenhieven bestimmten Ventilatoröffnung entsprechend höher befindet als die Glastür der Aschenputzen. (Bremerhaven). — Tod eines Kohlenziehers durch eine herabstürzende Aschenputze: **»Ob die Putze sachgemäß eingehakt worden war, oder ob sie sich festgeklammert und dadurch ausgehakt hatte, hat nicht festgestellt werden können; der Maschinenleitung ist aber jedenfalls an dem Unfall eine Schuld nicht beizumessen. Den Verunglückten selbst trifft aber insofern eine Schuld, als er sich gegen das erlassene Verbot zuwider, während der Aschenputze in den Ventilator gestellt hat.«** (Hamburg).



### Schiffahrtsvorschriften für kleinere Fahrzeuge auf der Unterweser.

Nach einer an die hamb. Deputation für Handel und Schiffahrt gelangten Mitteilung haben auf der Elbe beheimatete kleinere Fahrzeuge die Bestimmungen des § 31 der Vorschriften für die Schiffahrt und die Flösserei auf der Weser von der Kaiserbrücke in Bremen bis zum Rotesand-Leuchtturm wiederholt nicht beachtet, wodurch große und tiefgehende Schiffe in Gefahr des Festgeratens gekommen sind. Die Deputation bringt deshalb den Wortlaut des § 31 der vorbezeichneten Verordnung zur Kenntnis der schiffahrtstreibenden Bevölkerung. Dieser lautet:

§ 31. Seefahrzeuge, welche wegen ihres Tiefganges oder ihrer Länge gezwungen sind, die tiefste Fahrrinne für sich in Anspruch zu nehmen, dürfen, sofern sie von einem angestellten Lotsen geführt werden, auf Anordnung dieses Lotsen nach Maßgabe der ihm erteilten Instruktion das folgende Signal beifügen: a) bei Tage eine rote Flagge (Stander B des internationalen Signalbuchs) im Vortopp; b) bei Nacht ein rotes über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens zwei Seemeilen sichtbares Licht, das mindestens zwei Meter senkrecht über einem weißen Licht geführt werden muß, und zwar bei Dampffahrzeugen senkrecht über dem in § 29 unter a erwähnten weißen Licht. Bei einem Schleppzuge hat nur das geschleppte Fahrzeug diese Signale zu führen. Fahrzeuge, welche nicht von angestellten Lotsen geführt werden, dürfen die vorbezeichneten Signale niemals führen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 13. September. Über Einrichtung, Zweck und Beschaffenheit der unter dem Namen „Long-Arm-System Coy.“ von der Firma Th. Scheld, Hamburg, ausgestellten Anlage über Schott-Schlußvorrichtungen berichtet Herr Sapt. Frantz. Er gibt der Erfindung vor anderen in Gebrauch befindlichen insofern den Vorzug, als 1) jedes Abteil für sich geschlossen bzw. wieder geöffnet werden kann, weil 2) die Betriebskraft Elektrizität und weil 3) die Handhabung der auf der Kommandobrücke angebrachten Aus- und Einschaltvorrichtungen sehr einfach ist. — Die Herren Kapt. Bauer, Schlüter und Volkertsen werden zu Mitgliedern einer Kommission ernannt, um Mittel und Wege zu suchen, wie sich am vorteilhaftesten für alle Beteiligten die Anregung des Vorsitzenden durchführen lasse, wonach der Verein seinen Mitgliedern Stellungen bei Bedarf und auf Wunsch vermitteln solle. Der Antrag des Vorsitzenden hat seine Begründung in der Tatsache, daß er schon wiederholt von hamburgischen Reedereien zum Vorschlag passender Kandidaten für Segel- und Dampfschiffsführer aufgefordert worden war, daß er aber den ehrenvollen Auftrag, weil er keine Bewerber vorzuschlagen vermochte, unerledigt lassen mußte. Geben nun alle Mitglieder, die auf Stellungen reflektieren, ihre Personalien an und wird in Reedereikreisen bekannt, daß die Geschäftsstelle des Vereins ständig über das erforderliche Material verfügt, dann ist zu hoffen, daß sich die Reedereien bei Bedarf an den Verein wenden würden. Wie diese Idee am Besten zu verwirklichen ist, dazu soll die Kommission den gangbarsten Weg im Vorschlag bringen. — Herr C. J. Schrader, Hamburg, überbrachte dem Verein einen Nebelsignalapparat vor; eine Einrichtung zur Erzeugung von Tönen für Signalzwecke, bei der die Blasebalgeinrichtung durch einen schwingbaren Hebel bewegt wird. Nachdem der Erfinder seinen Apparat (von dem verschiedene Exemplare zur Stelle sind) erklärt und wiederholt in Tätigkeit gesetzt hatte und nachdem die Erfindung von den Mitgliedern eingehend untersucht worden war, kam die Versammlung zu dem Ergebnis, daß der Schrader'sche Signalapparat praktischer und volltönender als irgend eins der gegenwärtig im Gebrauch befindlichen Systeme sei. Seine Einführung

in der Handelsmarine auf Segel- und Auswandererschiffen sei deshalb warm zu empfehlen. Der Apparat kostet Mk. 45.—. Der Verein trat sodann in eine Beratung über die Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine ein und nahm den § 1 des Entwurfs an. — Nächste Sitzung am 20. September.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 7. September unter dem Vorsitz von Herrn Freyer abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 2 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich der Entwurf der neuen Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine. In der nächsten Zeit soll zu diesem Entwurf Stellung genommen und endgültig Beschluß gefaßt werden. Die Versammlung beschäftigte sich sodann mit einer internen Vereinsangelegenheit. Auf Wunsch eines Mitgliedes stand auf der Tagesordnung: Anspruch der Schiffsmannschaft auf Überstundenlohn für bestimmte Tourenfahrten in der Nord- und Ostsee. Es ergab sich, daß ein am Sonnabend von Hamburg abfahrender Dampfer, welcher durch den Kaiser Wilhelm-Kanal über Malmö, Landskrona, Helsingborg, Halmstadt und dem Rückwege über 3 Steinhäfen am Sonntag früh wieder nach Hamburg zurückkehrt und auf welchem während des ganzen Sonntags bis 6 Uhr nachmittags in Hamburg von der Mannschaft noch gearbeitet wird, bei liberaler Auslegung der Seemannsordnung der einen Wache höchstens 20 1/2 Stunden, der anderen Wache höchstens 19 Stunden als Überstunden für die Rundreise zu vergüten hat. Der für dieses Ergebnis aufgestellte Plan ist dem fragstellenden Mitgliede zuzustellen.

## Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Betriebs-Ergebnisse im Monat Juli 1905.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläseke & Hennings, Schiffsmakler  
Brunsbüttelkoog—Holtzenau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:  
Dampfer mit eigener Kraft } 1021 mit 390 476 t N.-R.  
do. geschleppt }  
Segler, geschleppt oder mit  
eigener Kraft. . . . . 801 „ 37 030 „  
Leichterfahrzeuge. . . . . 85 „ 32 309 „  
Zus. 1907 „ 459 815 t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter  
deutscher Flagge 1132 Fahrzeuge mit 215 743 t N.-R.  
belgischer „ 2 „ 684 „  
britischer „ 65 „ 48 329 „  
dänischer „ 113 „ 54 563 „  
schwedischer „ 86 „ 27 430 „  
norwegischer „ 28 „ 15 117 „  
französischer „ 3 „ 365 „  
russischer incl. finn. „ 46 „ 39 357 „  
niederländischer „ 20 „ 17 200 „  
div. Flaggen „ 3 „ 951 „

Es hatten einen Tiefgang  
von weniger als 5,9 m . . . 2888 Schiffe  
„ 6 m bis 8,5 m . . . 36 „

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:  
für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang: 8 Std. 27 Min.  
„ „ 5,5—6,9 „ „ 10 „ 36 „  
„ „ 7,0—8,5 „ „ 13 „ 1 „  
„ Schleppzüge . . . . . 12 „ 57 „

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen  
betrug:  
in Brunsbüttel eingehend: 19 Min.  
ausgehend: 17 „  
in Holtzenau eingehend: 19 „  
ausgehend: 15 „

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:  
während weniger als der halben Fahrzeit. . . 353 Fahrzeuge  
„ der halben oder eines grösseren Teiles  
der Fahrzeit . . . . . 269 „  
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 5 Tagen.

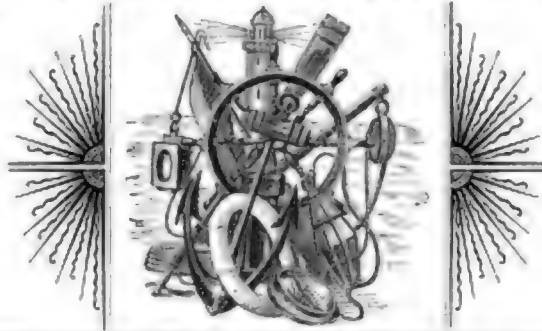
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblöser

### Zum Verbandstag.

An den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, Hamburg.

Bereits früher haben wir in bezug auf die Aufstellung der Liste der Beisitzer des Seeamts Hamburg wie auch bezüglich einer Revision des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen Wünsche geäußert, welchen bisher der Erfolg versagt geblieben ist. Kürzlich erhielten wir ein Protokoll über die oberseeamtliche Verhandlung in Sachen der Strandung des Reichspostdampfers »Kurfürst«. In diesem Protokoll werden derartige Verfehlungen des Seeamts Hamburg bei seiner Spruchabgabe gelegentlich der Strandung des Dampfers »Kurfürst« festgestellt, daß dieser eine Fall gewesen würde, uns zu zwingen, gegen eine Fortsetzung solchen Verfahrens mit möglichstem Nachdruck Vorwahrung einzulegen. Gerade diese Seeamtsverhandlung und ihre spätere Einschätzung durch das Oberseeamt zeigen uns so recht deutlich, wie es dringend einer Geschäftsordnung für das Verfahren vor dem Seeamt bedarf, um zu verhüten, daß das geführte Protokoll Behauptungen enthält, welche niemand aufgestellt hat, und um zu gewährleisten, daß die Verteidigung die Chancen hat, welche ihr nach dem heutigen Rechtsgefühl zukommen, und um schließlich zusammen mit einer Neuordnung der Aufstellung der Beisitzerlisten zu erreichen, daß nicht mehr an Stelle fehlenden Sachverständes gegen betretene Offiziere ein Ton angeschlagen werde und in der Begründung Sätze gebraucht werden, welche abgesehen davon, daß sie sachlich nicht einmal richtig sind, der Form nach nicht als angemessen gelten können. Um unsere Mitglieder nach Möglichkeit gegen die wirtschaftliche Gefahr, welche ihnen von der noch möglichen Handhabung des seeamtlichen Verfahrens droht, zu verteidigen, haben wir in unserer Mitgliederversammlung in Hamburg vom 31. August d. J. beschlossen, den Verband zu ersuchen, er möge auf die Tagesordnung des nächsten Verbandstages setzen:

- 1) Revision des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877:
- 2) Aufstellung der Beisitzerlisten für die Seeämter.

**Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine—Hamburg.**

*Freyer.*

Der Vorstand ersucht die Mitglieder, sich mit diesen beiden Gegenständen der Tagesordnung des nächstjährigen Verbandstages zu beschäftigen und ihm das Ergebnis ihrer Beratungen zur Veröffentlichung an dieser Stelle bekannt zu geben.

Der Seeschiffer-Verein „Weser“ teilt mit, daß seine regelmäßigen Sitzungen am 2. Oktober beginnen und von da ab jeden Montag stattfinden, während die regelmäßigen Sitzungen des Danziger Seeschiffer-Vereins, wie er bekannt gibt, Mitte Oktober ihren Anfang nehmen. Die Sitzungen des Hamburger Seeschiffer-Vereins hat am 6. September angefangen, der Verein hält wie immer jedem Mittwoch eine Sitzung ab.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weitpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 38.

Hamburg, den 23. September.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Unglücksfälle der Fischdampfer. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Hamburgs Schifffahrt in 1904. — Eine neue Schiffssteuerung für Dampfer mittelst schwenkbarer Antriebschrauben. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Über das österreichische Seewesen

finden wir im allgemeinen nur spärliche Mitteilungen in der deutschen Literatur. Dieser mangelhafte Nachrichtendienst ist wohl in erster Linie darauf zurückzuführen, daß das maritime Leben in Österreich überhaupt nicht stark pulsiert, daß der Sinn für die Bedeutung des Seewesens (wie Kenner der dortigen Schifffahrtsverhältnisse versichern) in der österreichischen Bevölkerung ungenügend ausgebildet ist. Damit fehlt es an der Vorbedingung für das Vorhandensein einer lebenskräftigen Schifffahrtspresse, also an einer Quelle, aus der wir schöpfen und uns ein Urteil bilden können. Das einzige, ausschließlich den Interessen der österreichischen Handelsmarine dienende Blatt erscheint in italienischer Sprache, in einem uns leider zu wenig geläufigen Idiom. Während auf der anderen Seite die bedeutende deutsche Monatsschrift »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens« sich vorzugsweise mit der Kriegsmarine beschäftigt und außerdem als offizielles Organ naturgemäß beschränkt in der Kritik über österreichische Schifffahrtsverhältnisse bleiben muß.

Wird einmal von diesem, durch die Verhältnisse gebotenen Grundsatz abgewichen, dann nehmen wir eine solche Gelegenheit stets gerne wahr. So haben wir früher nach den »Mitteilungen« über das österreichische Navigationsschulwesen und über

die (noch immer nicht revidierte) aus dem 18. Jahrhundert stammende Seemannsordnung gesprochen. Diesmal bietet sich durch eine Abhandlung vom Hofrat Eugen Gelcich\*) Gelegenheit über den gegenwärtigen Stand des österreichischen Reederei- und besonders des Schiffbauwesens und über Pläne zur Entwicklung dieser wichtigen wirtschaftlichen Zweige etwas Näheres zu erfahren. Der Verfasser, ein enragierter Anhänger der Subventionspolitik für Reederei und Schiffbau, bestätigt, was uns schon bekannt war und als Symptom der Zeit wohl Beachtung verdient, daß sich das Interesse des österreichischen Binnenlandes »seit ganz kurzer Zeit in ganz auffallender Weise für die Handelsmarine« kundgibt. Er führt diesen Umschwung der Verhältnisse hauptsächlich auf die Tätigkeit des seit kurzem eingeführten Industrierates zurück und begrüßt mit lebhafter Genugtuung einen Bericht, den ein Mitglied dieser Körperschaft (Alois Schweiger) über das Thema »Schifffahrtssubventionen und ihr Einfluß auf Post, Admiralität, Schiffbau und Volkswirtschaft« abgestattet hat.

Österreich ist bisher in der Subventionspolitik seiner maritimen Interessen einen eigenen Weg gegangen. Als Mittel dienen für die Werften seit 1890 Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer für im Inland gebaute Schiffe und seit 1894 für den Bau derselben Kategorie von Schiffen Steuerfreiheit; außerdem zollfreie Einfuhr von Schiffbaumaterialien. Im wesentlichen also indirekte

\*) Beiträge zur Lösung der schwebenden Fragen über die Gegenwart und die Zukunft unserer Handelsmarine.



Subventionen. Für die Reederei, mit Ausnahme der Küstenschiffahrt, kommt ein von dem französischen insofern abweichendes Prämienwesen zur Geltung; als neben der Fahrten- auch eine Betriebsprämie gezahlt wird. Diese Aufwendungen des Staates halten sich jedoch in recht bescheidenen Grenzen und sind (auch relativ) wesentlich geringer als die verausgabten Mittel der französischen und italienischen Regierung für den gleichen Zweck. Die den Reedereien seit 1894 gewährte Betriebsprämie, oder wie der Österreicher unter Vermeidung des Wortes »Prämie« Betriebszuschuß sagt, sollte auch den einheimischen Schiffbau fördern; eine irrtümliche Auffassung, wie sich bald herausstellte.

Die Schiffbauindustrie Österreichs liegt durchaus danieder. Um ihr auf die Beine zu helfen, empfiehlt Schweiger die Inauguration einer kräftigen Schiffbau-Subventionspolitik unter Beibehaltung der zollfreien Einfuhr von Schiffbaumaterialien. Er befürwortet die Einführung einer Prämie in der Höhe des Preisunterschiedes zwischen den Baukosten eines Dampfers auf einheimischer und fremder Werft. Von diesem Betrage soll der Reeder 62 pZt. nacheinander im Laufe von zehn Jahren nach Fertigstellung des Schiffes und der Schiffbauer 38 pZt. sofort nach Ablieferung des Schiffes erhalten. Von der Durchführung dieser Idee verspricht sich Gelcich aber nur dann die erwarteten Vorteile, wenn die österreichischen Werften vorher ausgebaut und leistungsfähig zum Bau großer Dampfer gemacht werden, was gegenwärtig, wie schon gesagt, nicht der Fall ist. Um diese Möglichkeit zu erzielen, ist Geld erforderlich, für dessen Beschaffung wiederum Vorbedingung ist, daß sich das Interesse kapitalkräftiger Personen oder Gruppen dem Schiffbauwesen zuwendet. Unter solche Interessenten zählt Gelcich die großen Eisenwerke und Maschinenfabriken. Um sie aber für den ihnen zugedachten Zweck zu gewinnen, müßte die Zollbefreiung auswärtiger Schiffbaumaterialien abgeschafft und die Werften müßten verpflichtet werden, »das ganze Baumaterial, die Maschinen und sämtliche Aus- und Zurüstungsgegenstände in Österreich zu beschaffen. Dann hätten die bezüglichen Etablissements ein hohes Interesse am Gelingen des Werkes und die Subventionsgelder würden dem Gesamtstaate Nutzen bringen. Wir werden ja sehen, ob im gegebenen Moment unsere Industrie einsichtig sein und begreifen wird.« —

In der Kette dieser Beweisführung, so logisch sie klingt, scheint aber doch eine Lücke zu sein. Wird der Empfang der Prämie für den Schiffbauer von der Verwendung einheimischer Schiffbaumaterialien und für den Reeder davon abhängig gemacht, daß er seine Schiffe auf einheimischen Werften baut, dann ist das Wohl und Wehe des ganzen österreichischen Seewesens in die Hände der Stahl-

werkindustrie gelegt. Ihre Angehörigen müßten keine Geschäftsleute sein, wenn sie aus einer solchen Sachlage nicht die Konsequenzen ziehen und Monopolpreise für Schiffbaumaterialien in einer Höhe einführen würden, daß ihnen und nicht dem Schiffbauer und Reeder die Staatsprämien in den Schoß fallen. Einer gegenseitigen Unterbietung der einzelnen Stahlwerke würde bald durch Gründung eines Kartells ein Riegel vorgeschoben werden. Nur wenn die Stahlwerke zugleich und allein Eigentümer der Werften sind, könnte die Bestätigung dieser Befürchtung vermieden werden. Wer dagegen, ohne Stahlindustrieller zu sein, eine Schiffbauwerft zu gründen versuchte, hätte nicht die geringste Aussicht auf Erfolg. Damit würde unternehmenden Schiffbauern der Weg zur Selbständigkeit völlig abgeschnitten und statt freier Konkurrenz eine Monopolwirtschaft zum Schaden der Reederei eingeführt werden. Will man dem österreichischen Schiffbau durch die von Herrn Hofrat Gelcich vorgeschlagenen Mittel helfen, dann müßte mindestens die zollfreie Einfuhr von Schiffbaumaterialien bestehen bleiben.

#### Unser Ruderkommando

hat neuerdings in englischen Fachkreisen einen Fürsprecher von großer Beredsamkeit gefunden. Kapt. Walther Johnson tritt im »Nautical Magazine« mit Argumenten für »the German Emperors command« ein, daß man denken könnte, er hätte die ganzen Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins über die Ruderkommandofrage durchstudiert. So ziemlich Alles, was vor dieses Forum zugunsten des sinngemäßen Kommandos gebracht wurde, wiederholt er und faßt es in so überzeugender Weise zusammen, daß er Dank verdient. Dank von allen deutschen Seeleuten, die aus begreiflichen Gründen je eher, desto lieber unserem Ruderkommando Internationalität wünschen. Besondere Anerkennung von solchen, die früher auf dem Standpunkt der Anhänger von »Links« und »Rechts« standen. Empfiehlt der englische Kapitän doch gerade diese Kommandoworte zum Gebrauch in der auf mehrere Jahre angenommenen Übergangszeit. Zu befürchten ist nur, daß seine Worte nicht den gewünschten Erfolg haben, vielleicht sogar echolos verklingen werden, weil er am Schluß seiner Abhandlung eine sehr bedauerliche Schwäche des englischen Volkscharakters, sein Festhalten am Alten und Hergebrachten, mit Worten wie »stupid insular obstinacy« und »unprogressive conservatism« geißelt.

#### Die Untersuchungen über Farbenunterscheidungsvermögen.

Herr Navigationslehrer Döring schreibt: In No. 35 der »Hansa« ist ein Artikel abgedruckt mit

obiger Überschrift. Nachdem ich denselben gelesen, fiel mir die folgende Geschichte wieder ein: Als ich noch in Funktion war, kommt eines Tages ein junger Mann zu mir und wünscht eine Nachprüfung über Farbenblindheit, fragt aber gleichzeitig an, ob es erlaubt sei, daß er auch auf Schiffslaternen geprüft werde. Dies wird ihm natürlich gern gestattet. Nach dem Holmgreen'schen Verfahren stellt sich dasselbe Resultat wieder heraus, nämlich daß er grünblind ist. Nach der Prüfung auf Schiffslaternen ist er weder grünblind noch sonst blind. Den Herren von der Kommission war es ein Rätsel, sie konnten sich diese auffällige Erscheinung nicht erklären. Es blieb aber dabei, was das Holmgreen'sche Verfahren ergeben hatte. Die Untersuchung auf Schiffslaternen währte vielleicht eine halbe Stunde, aber das Resultat war immer dasselbe. Als die Prüfung beendet war, trat ich an den jungen Mann heran und sagte: Sie sind doch ein Schlaumeier erster Größe. Sie kalkulierten ganz richtig, wenn Sie kein Licht sahen, dann mußte es notwendig das grüne Licht sein, was Sie gesehen haben würden, wenn Sie nicht farbenblind waren.« Er lächelte dann vor sich hin und ging seiner Wege.

#### In eigener Sache.

Ein hochgeschätzter Mitarbeiter der »Hansa« schreibt: » . . . . Wer auf der Straße angepöbelt wird, antwortet nicht, sondern geht seiner Wege und nimmt erst dann den öffentlichen Schutz, die Polizei in Anspruch, wenn die Pöbeleien entweder zu Tötlichkeiten ausarten oder so lästig werden, daß man sich ihrer durch einfache Nichtbeachtung nicht mehr entziehen kann. Was für den Verkehr auf der Straße gilt, hat überall im Leben Geltung und muß auch Bezug auf den Verkehr in der Presse haben. Daß Sie die seit Jahren ununter-

brochen wiederkehrenden Anrempelungen des sozialistischen »Seemann« unerwidert gelassen haben, begreife ich, wahrscheinlich würde ich ebenso gehandelt haben, weil anderenfalls den auf Sensation arbeitenden Leuten im »Seemann« eine Bedeutung beigelegt würde, die ihnen nicht zukommt. Dagegen würde ich gegenüber den bodenlosen Gemeinheiten, die gegen Ihre publizistische Tätigkeit in No. 19 jenes Blattes ausgesprochen worden sind, den Klageweg betreten. So etwas von Schmutz und Roheit, wie er einem in jenem Elaborat entgegentritt, ist mir noch nicht vorgekommen. Wer die Schmiererei nicht gelesen hat, hält sie gar nicht für möglich. Verklagen Sie doch die Leute! Statuieren Sie ein Exempel! . . . . »

*Antwort der Redaktion.* Wollten wir diesem gutgemeinten Ratschlage folgen, es hieße lediglich Wasser auf die Mühle des Rohlings gießen, der jenen Artikel geschrieben hat. Daß er bestraft würde, ist wohl selbstverständlich, aber was und wem nützt seine Bestrafung, welche Wirkung wird durch sie erzielt? Ein Märtyrer würde geschaffen und ihm, dessen Zurechnungsfähigkeit wohl überhaupt zweifelhaft ist, würde ein Relief gegeben werden, das er auf das sehnlichste herbeiwünscht. Die Strafe würde der Seemannsverband aus den Beitragsmitteln seiner Mitglieder, der deutschen Schiffsleute bezahlen und der Schuldige lachte sich ins Fäustchen. Auf der anderen Seite könnte uns die Bestrafung keine Genugtuung gewähren, weil der Redakteur der »Hansa«, dem die Sudelei im »Seemann« gelten soll, auf dem Standpunkt steht, daß ihn Leute nicht zu beleidigen vermögen, die so bar jeden Anstandsgefühls sind, wie es der Verfasser des inkriminierten Artikels nach seiner Ausdrucks-, noch mehr aber nach seiner Kampfesweise zu sein scheint.

## Die Unglücksfälle der Fischdampfer.

Von Ingenieur Ludwig Benjamin.

In No. 31 der »Hansa« findet sich ein Artikel über diesen Gegenstand von Herrn Ingenieur J. Meyor, welcher die unaufgeklärten Unglücksfälle, die diesen Dampfern zustoßen, lediglich auf den Umstand zurückführt, daß die Schiffe zu klein seien im Verhältnis zu den Wellen, mit welchen sie unter Umständen zu kämpfen haben. Der Artikel schließt mit der Meinungsäußerung, daß der Schiffskonstrukteur nicht in der Lage sein könne, durch Verbesserungen der Gefahr wesentlich abzuhelpen und hinterläßt in dem Leser ein etwas pessimistisches Gefühl. Der Verfasser scheint mir jedoch in dieser Hinsicht reichlich weit gegangen zu sein; denn ich glaube nicht, daß man Ursache hat, die Sache so pessimistisch aufzufassen. Es

ist wohl nicht zu verkennen, daß ein verhältnismäßig kleiner Dampfer größeren Gefahren den Wellen gegenüber ausgesetzt ist, als ein größerer Dampfer. Es bedarf dazu wohl kaum irgendwelcher theoretischen Auseinandersetzungen; denn es liegt klar auf der Hand, daß, um so kleiner das Fahrzeug ist, es auch um so mehr ein Spiel der Wellen werden muß. Ich finde es aber irreleitend, wenn man die Torpedoboote zum Vergleich heranzieht, denn diese befinden sich unter durchaus anderen Verhältnissen wie Fischdampfer, und was für erstere gilt, gilt bei weitem nicht für die letzteren. Es ist ja augenblicklich das Bestreben vorhanden, den Fischdampfern größere Dimensionen als bisher zu geben; allein es ist auch anzunehmen, daß man

bei diesen Vergrößerungen bald die Grenze erreicht haben wird, denn die Verhältnisse gestatten oben nicht die Anwendung wesentlich größerer Fahrzeuge, und wenn die Gefahren der Fischdampfer wirklich so unheilbar wären, wie sie der Verfasser des Artikels schildert, so könnte die mit bezug auf die Wellengröße doch nur geringe Vergrößerung, die man dem Fischdampfer jetzt zuteil werden lassen kann, von keinem großen Belang sein.

Will man nach Mitteln suchen, um das Übel zu bekämpfen, so muß man sich zunächst darüber klar sein, worin das Übel eigentlich besteht, und diese Klarheit scheint uns heute zum Teil noch zu fehlen. Wenn das Untergehen der Fischdampfer häufig in der Weise erfolgte, in welcher es dem Verfasser des genannten Artikels vorzuschweben scheint, nämlich durch »Umstülpen« infolge einer von hinten aus das Schiff erfassenden Welle, so wären allerdings die Mittel, mit denen man bisher die Fischdampfer ihren Zweck geeigneter zu machen versuchte, wirkungslos; denn man hat bis dahin versucht, die Stabilität der Breitenverhältnisse des Schiffes zu verbessern; bei dem geschilderten Vorgang aber würde es ja die Stabilität der Längenrichtung des Schiffes sein, welche sich als nicht groß genug erwiesen hätte. Ich muß nun von vornherein erklären, daß ich einer solchen Schilderung, wie sie auf Seite 376, Jahrgang 5 der Zeitschrift »Schiffbau« über den Untergang eines kleinen norwegischen Fischdampfers gegeben ist und welche Herr Meyer heranzieht, sehr wenig Wort beilege, denn einesteils wird mir Jeder recht geben müssen, daß es außerordentlich schwierig ist, derartige Beobachtungen richtig zu erfassen, und daß mehrere verschiedene Beobachter in solchen Fällen, je nach dem Standort, den sie einnehmen, ganz verschiedene Beschreibungen des Herganges geben würden; andererseits aber sind die Umstände, unter denen jenes Unglück erfolgt ist, besonders aber auch die Stabilitätsverhältnisse des betreffenden Dampfers und der Zustand, in welchem er sich in dem Augenblicke des Unterganges befunden haben mag, zu wenig bekannt, um irgendwelche Schlüsse daraus zu ziehen. Das Einzige, was daraus entnommen werden könnte, falls die Beobachtung überhaupt richtig ist, wäre die Tatsache, daß der betreffende Fischdampfer ungenügende Stabilität besessen haben muß; man darf aber daraus den Schluß nicht ziehen wollen, daß ein Ähnliches sich auch mit normalen Fischdampfern ereignen könnte.

Ich bin im Gegenteil der Ansicht, daß ein derartiges Umstülpen der Längenrichtung nach, also ein Kentern in der Richtung des Stampfens des Schiffes, bei unseren normalen Fischdampfern nicht im Bereich des Möglichen liegt; aber auch

ein einfaches »Umstülpen« in der Querrichtung, wie es von Herrn Meyer angenommen ist, liegt m. E. nicht im Bereich derjenigen Gefahren, welche ernsthaft erörtert zu werden brauchen. Eine Gefahr für die Fischdampfer scheint mir nur darin zu liegen, daß ihre Schwingungsbewegungen so heftig werden können, daß die Dampfer infolge derselben den Wellen nicht mehr ihre volle Stabilität entgegenstellen können.

Ich habe diesen Gegenstand bereits in einem Vortrage, den ich in diesem Jahre vor dem Nautischen Verein zu Hamburg gehalten habe, und welcher in der »Hansa« zum Abdruck gekommen ist, gestreift, ohne jedoch zu jener Zeit Gelegenheit gehabt zu haben, näher darauf einzugehen, und ich glaube, daß es dem Leser von Interesse sein dürfte, wenn ich diesen Punkt jetzt etwas ausführlicher behandle.

Ich habe in jenem Vortrag gezeigt, daß die Stabilität eines Schiffes gleichbedeutend mit dessen Aufrichtungsvermögen ist: wenn ein Schiff bis zu einem gewissen Winkel aus der normalen Lage geneigt worden ist, so bedeutet die Größe des Aufrichtungsvermögens, welches es alsdann besitzt, das Maß seiner Stabilität. Dieses Aufrichtungsvermögen ist eine mechanische Arbeit und zwar ist es dieselbe Arbeit, welche verrichtet werden müßte, um das Schiff bis zu diesem Winkel aus der normalen Lage hinüber zu neigen. Um das Maß dieser mechanischen Arbeit graphisch darzustellen, pflegt man sich der allgemein bekannten Stabilitätskurven zu bedienen, aus welchen man die Größe dieser Arbeit rechnerisch zu entnehmen vermag. Diese Stabilitätskurven geben zu gleicher Zeit die Größe der Hebelsarme an, welche bei jedem einzelnen Neigungswinkel zur Geltung kommen. Der Verlauf dieser Kurven ist nun in der Regel ein derartiger, daß die Hebelsarme, in der aufrechten Lage des Schiffes mit Null beginnend, bis zu einem Maximum bei irgend einem Neigungswinkel wachsen und dann wieder abfallen, worauf sie bei einem anderen Neigungswinkel wieder zu Null werden und dann zu negativen Größen übergehen. Derjenige Winkel nun, bei welchem der Hebelsarm wieder zu Null geworden ist, bedeutet die äußerste Neigung des Schiffes, von welcher aus es sich noch wieder aufrichten wird; bei einer größeren Neigung, als die durch diesen Winkel angedeutete, muß das Schiff kentern. Um also zu untersuchen, wie groß die von den Wellen zu verrichtende Arbeit sein muß, um das Schiff zum Kentern zu bringen, hat man die Stabilitätskurve bis zu jenem Winkel, bei welchem der Hebelsarm zu Null wird, zu untersuchen. Die Arbeit, die sich hieraus ergibt, ist maßgebend für die Frage, ob ein Schiff leicht zum Kentern zu bringen ist oder nicht.

(Schluß folgt)



## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

August 1903.

Ordnung	Grössenverhältnisse	Raum- gehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Gen.
<b>a) deutsche Werften.</b>						
FD	—	2000 t Tf.	Norddeutscher Lloyd, Bremen	Henry Koeb, Lübeck	Darvel	G
FD	37,5 m Länge	—	»Nordstern« A.-G., Geestemünde	Tecklenborg, Geestemünde	Komet	•
FD	425×52×30'9"	5500 BRT.	Norddeutscher Lloyd, Bremen	»Vulkan«, Vegesack	Franken	•
FD	35.18×6.6×3.7 m	—	W. v. Eitzen, Altona	H. C. Stuleken & Sohn, Hamburg	Meteor	•
FD	125×24'2"×12'6"	—	Eine Firma in Stockholm	Neptun-Werft, Rostock	Gylsoda	•
SD	35×8×2.25 m	—	Eine brasilianische Firma	G. Wolkau, Hamburg	Meta	•
FD	265×37'8"×23'0"	2500 t Tf.	Rob. M. Sioman jr., Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Florenz	•
FD	206×23.47×16.38 m	25000	Hamburg-Amerika Linie	»Vulkan«, Stettin	Kaiserin Auguste	•
FD	—	—	Ein Altonaer Konsortium	Schiffswerft u. Maschinenfabrik, Hamburg	Viktoria	•
					Ceres	•
<b>b) englische Werften.</b>						
FD	400×51'9"×20'1"	—	Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Arensburg	GL
•	—	5216 BRT.	Latta & Co., London	Eine Firma in Sunderland	Anglo-Peruvian	—
•	382×48×30	—	Dunlop S. S. Co., Hartlepool	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Queen Amelia	L
FD	133×22×13	—	J. Marr & Son, Fleetwood	Goole Shipb. & Rep. Co., Goole	Amy	•
FD	280×42×20'7"	—	Eine belgische Reederei	William Dobson & Co., Walker	Comte de Flandre	•
K	219×20×8'3"	—	Schwedische Regierung	J. I. Thornycroft & Co., Chiswick	Magne	—
PD	340×50×27	5850 t Tf.	Holyland & Co., London	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Phoenix	L
•	299×39×22'4"	—	Frank C. Strick & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Havre	•
•	372×50×28'4"	7050	Gellatly, Hankey & Co., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Pathan	•
•	348×50×25'8"	—	Harris & Dixon, London	Tyne Iron Shipb. Company	Aphrodite	•
•	342×47×24'9"	—	MacLay & McIntyre, Sunderland	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Domira	•
•	239×33×17'3"	—	Sharp & Co., Newcastle	Blyth Shipb. Co.	Elleray	•
•	353×49×25'2"	—	Eine Firma in London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Harlingen	•
B	140×33×13'2"	—	Cardiff Railway Company	R. Stephenson & Co., Hebburn	?	—
FD	130×22×12'10"	—	Yorkshire S. F. Co., Hull	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Lord Curzon	L
FD	—	1600	Witterington & Evereth, Newcastle	Austin & Son, Sunderland	Thames	•
FD	146×23×12'1"	—	Hull S. F. & Ico Co.	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Asia	BC
FD	360×46×26'8"	3150 BRT.	Wm. Johnston & Co., Liverpool	Richardson, Duck & Co., Stockton	Barnesmore	•
2	je 117×21×12'4"	—	John Jones; Geo Sheard, Milford	Smiths Dock Co., North Shields	Cambria	—
FD	—	—	Haven	Furness, Whity & Co., Hartlepool	St. Bridge	—
FD	400×52×28'10"	—	Clan Line, Glasgow	Tyoe Iron Shipb. Co.	Clan Maipherson	BC
•	350×49×25'10"	—	Franz Rathjens & Co., Middlesbr.	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Walker	Friederike	L
•	260×34×19'7"	—	Cork S. S. Co., Cork	Irvines Shipb. & Dry Docks Co., Hartlep.	Sestris	•
•	336×47×24'10"	—	Neptune S. S. Co., Newcastle	J. R. Remoldson & Sons, S. Shields	Norfolk Range	•
•	235×34×17'3"	1700 t Tf.	Pelton S. S. Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Lolo	—
•	355×49×25'3"	—	Johnson & Jespersen, Kopenhagen	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Svanholm	L
TD	342×46×27'6"	6200	Edw. Nicholl, Cardiff	Pickersgill & Sons, Southwick	Grindoe Hall	—
FD	372×46×28'2"	—	Japp & Kirby, Liverpool	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Barra	—
•	369×49×28'9"	—	Edm. Haslehurst & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Claverhill	L
•	346×50×23'5"	—	Wm. Christie & Co., London	Sunderland Shipb. Co.	Drumloist	•
•	314×48×23'2"	4900	J. R. Bruston & Co., Cardiff	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Kingsland	•
•	386×47×30'9"	—	H. W. Dillon, London	J. Readhead & Sons, South Shields	Kingsway	BC
•	365×47×27'4"	—	Scrutton, Sons & Co., London	Ropner & Son, Stockton	Serrana	L
•	350×46×26'0"	—	Gladstone & Co., W.-Hartlepool	Armstrong, Whitworth & Co., Jarson	Tolosa	—
•	412×52×30'0"	8000	Edward Thim, Liverpool	Austin & Co., Sunderland	Tolosa	L
•	—	3850 BRT.	V. T. Thompson, Sunderland	Wm. Doxford & Sons, Pallion	Gresham	—
•	—	6800 t Tf.	Hathor S. S. Co., London		Hatunet	B
<b>c) schottische Werften.</b>						
FD	370×49×29'8"	7500 t Tf.	Burn Line, Greenock	Russell & Co., Port Glasgow	Gowanburn	—
•	—	900	G. B. Wadsworth, Goole	John Fullerton & Co., Paisley	Leona	—
PD	540×58×46	10000 BRT.	P. & O. Co.	Caird & Co., Greenock	Mooltan	—
BD	140×50×13	—	East Coast Salvage Co., Leith	Ramage & Fergusson, Leith	Wrecker	L
FD	386×49×30'3"	7000 t Tf.	Robertson, Paterson & Co., Glasgow	Wm. Hamilton & Co., P. Glasgow	Hyndford	•
B	—	1250	Hafenverwaltung von Kurrachee	Wm. Simons & Co., Renfrew	Edward Jackson	•
FL	410×52×30'9"	—	P. Henderson & Co., Glasgow	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Tenasserim	BC
•	345×49×28'5"	—	Watson Bros., Glasgow	Russell & Co., Port Glasgow	Ben Vrackie	B
•	275×40×22'10"	2110 BRT.	Judo China S. N. Co., London	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Koon Shing	•
PD	120×20×7'3"	—	M'Crea & M'Farland, Belfast	Caledonian Eng. & Shipb. Co., Preston	Lake of Shadows	—
FD	380×49×29'0"	7000 t Tf.	F. C. Strick & Co., London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Afghanistan	L
•	370×49×28'1"	6800	Lyle S. S. Co., Greenock	Russell & Co., Port Glasgow	Cape Corso	—
•	385×50×28'8"	7000	MacLay M'Intyre, Glasgow	A. Stephen & Sons, Glasgow	Uganda	BC
•	350×46×29'6"	—	T. & J. Harrison, Liverpool	Ch. Conell & Co., Scotstoun	Author	—
•	270×40×21'6"	2000 BRT.	China Merchants S. N. Co., London	Napier & Miller, Yoker	Hsin Chang	L
•	315×44×25'5"	—	Mess S. S. Co., Liverpool	Archibald M'Miller & Son, Dumbarton	Menephth	—
•	376×49×29'9"	5000	O. W. Harrison & Co., Glasgow	Barclay, Carle & Co., Whitenich	Vancouver	—
PD	152×27×11	460	Northern S. S. Co., Anckland (N. Z.)	D. J. Dunlop & Co., Port Glasgow	Anpouri	—
FD	325×44×23'8"	4000 t Tf.	Unbekannt	Wm. Hamilton & Co.,	Maux Isles	L
FD	158×24×13'6"	—	Fouchard, La Rochelle	Mackie & Thompson, Govan	Tadorne	—
<b>d) irische Werften.</b>						
FD	452×54×43'2"	—	Bibby, Bros. & Co., Liverpool	Harland & Wolff, Belfast	Herefordshire	—
•	365' Länge	3750 BRT.	T. & J. Harrison, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Orator	—

Ausserdem: a) 1 Dockabteilung; b) 2 Fischdampfer, 1 Bagger, 1 Seeschlepper; c) 4 Seeschlepper, 3 Fischerfahrzeuge, 2 Küstenfahrzeuge, 1 Bagger.

## Hamburgs Schifffahrt in 1904.

Das große Tabellenwerk des handelsstatistischen Bureaus über Handel und Schifffahrt von Hamburg ist erschienen. Immer wieder drängt sich beim Vertiefen in den endlosen Zahlenwald die Beobachtung auf, eine Statistik vor sich zu haben, wie sie ihresgleichen sucht. Unübertroffen an Übersichtlichkeit und doch ein Compendium von großem Umfang. Auch die Möglichkeit, die Entwicklung des Verkehrs bis zur Mitte vorigen Jahrhunderts verfolgen zu können, ist ein bedeutender Vorteil des Buches. Gesondert nach angekommenen und abgegangenen Schiffen und ihrer Flagge, nach Herkunft und Bestimmungslandern der Schiffe, sowie nach ihrer Ladung liegen die Angaben für das letzte Jahr, mit denen wir uns hauptsächlich zu beschäftigen haben, vor.

Der gesamte Seeverkehr Hamburgs wurde 1904 durch 29 659 Schiffe mit 19 221 273 T. vermittelt gegen 18 377 187 in 1903 und 17 432 163 R.-T. in 1902. Am Verkehr des Berichtsjahres waren 14 843 angekommene Schiffe mit 9 610 794 T. (darunter 977 030 T. Segelschiffs- und 8 633 764 Dampfschiffsräume) und 14 816 abgegangene Schiffe mit 9 610 479 T. (darunter 957 837 T. Segler und 8 652 642 T. Dampfer) beteiligt. Sowohl beim einkommenden wie ausgehenden Verkehr hat sich das Prozentverhältnis der Schiffe zu gunsten der Segler, sowohl ihrer Anzahl wie ihrem Raumgehalt nach, geändert und hat hinsichtlich der (doch maßgeblichen) Tonnage die Verhältniszahl erlangt, wie sie im Durchschnitt des Jahrzehnts 1891—1900 war, nämlich 10,1:89,9.

Im Gegensatz hierzu hat, eine Folge des Verkehrs durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, der durchschnittliche Raumgehalt der Segelschiffe von 225 T. in 1891 bis 1900 auf 185 T. im Berichtsjahre abgenommen.

Die nun folgende Wiedergabe des einkommenden und ausgehenden Verkehrs nach Bestimmungs- und Herkunftsländern mag in der Weise erfolgen, daß diese Länder in drei Gruppen, in deutsche, europäische und außereuropäische geteilt und dabei gleich die Flaggen der Schiffe, durch die der Verkehr bewerkstelligt wurde, namhaft gemacht werden.

Unter 5531 Schiffen mit 929 260 T. (911 266\*), darunter 2077 mit 538 200 T. beladen, die von deutschen Häfen ankamen, führten 4965 (4587) die deutsche, 387 (234) die holländische 91 (86) die britische, 92 (105) die dänische, 58 (60) die schwedische, 32 (49) die norwegische und 1 (0) Schiff die französische Flagge. Die Russen, im vorigen Jahre durch 17 Schiffe vertreten, fehlen diesmal ganz. Von 4979 Schiffen mit 839 804 T. (771 129), darunter 3848 mit 687 000 T. beladen, die von Hamburg nach deutschen Plätzen bestimmt abgingen, führen 4609 (4224) unter deutscher, 268 (239) unter niederländischer, 51 (39) unter dänischer, 23 (15) unter schwedischer Flagge etc.

Der Schiffsverkehr mit den übrigen europäischen Ländern wurde durch 7655 einkommende Schiffe mit 4 636 057 T. (4 531 063), darunter 6626 mit 4 174 501 in Ladung und durch 8500 abgehende Schiffe mit 5 336 575 (5 118 459), darunter 6169 mit 2 712 952 in Ladung, bewerkstelligt. Am angekommenen Verkehr nahmen nach Flaggen geordnet teil: 2850 (2510), deutsche 3075 (3250) britische, 441 (434) dänische, 440 (485) norwegische, 432 (366) niederländische, 226 (218) schwedische, 85 (66) französische, 37 (26) russische, 28 (31) spanische Schiffe etc. Der abgegangene nach europäischen Ländern bestimmte Verkehr wurde vermittelt durch: 3264 (2898) deutsche, 3327 (3356) britische, 492 (543) norwegische, 436 (397) niederländische, 266 (273) schwedische, 89 (70) französische, 50 (45) russische, 39 (44) spanische Schiffe.

Am Verkehr zwischen Hamburg und außereuropäischen Ländern, an 1657 angekommenen Schiffen mit 4 051 477 T.

(3 713 597) und 1337 abgegangenen Schiffen mit 3 434 057 (3 331 673) waren beteiligt: am einkommenden Verkehr 144 (1012) deutsche, 425 (353) britische, 53 (42) norwegische, 7 (14) französische, 36 (30) dänische, 16 (11) russische Schiffe, am ausgehenden Verkehr 993 (1037) deutsche, 231 (220) britische, 35 (34) dänische, 23 (20) norwegische, 15 (8) französische Schiffe.

Bei der Besprechung des Verkehrs nach und von den drei erwähnten Richtungen war, soweit die Flaggenbetätigung in Frage kam, immer nur von der Schiffsanzahl nicht aber von ihrem Raumgehalt die Rede. Da für ein Urteil über Kenntnis gerade dieses Faktors unerlässlich ist, soll bei der Wiedergabe des Anteils der einzelnen Flaggen am Gesamtverkehr auch der Raumgehalt angegeben werden. Wir wählen auch hier zwischen einkommenden und abgehenden Verkehr unterscheiden und die entsprechenden Ziffern der beiden Jahre 1903 und 1902 in Klammern miterwähnen. Mit dieser Berücksichtigung wurde der gesamte Eingangs-Seeverkehr zu 14 843 Schiffen mit 9 610 794 T. bewerkstelligt durch: 890 deutsche Schiffe mit 5 231 598 (4 905 186 bzw. 4 656 000), 3591 britische mit 3 352 325 (3 175 859 bzw. 3 125 000), 35 norwegische mit 292 617 (342 655 bzw. 231 809), 569 dänische mit 173 190 (178 500 oder 132 848), 727 niederländische mit 150 123 (135 845 bzw. 124 459), 113 französische mit 1446 (91 444 oder 94 868), 297 schwedische mit 103 978 (97 300 oder 100 752), 38 spanische mit 44 599 (55 229 oder 54 600), 63 russische mit 32 311 (26 807 oder 28 829) etc. Am Abgangsverkehr von 14 816 Schiffen mit 9 610 479 T. waren beteiligt: 8966 deutsche mit 5 232 296 T. (4 967 891 oder 4 629 790), 3575 britische mit 3 837 525 (3 169 901 oder 3 128 148), 15 norwegische mit 294 958 (344 767 bzw. 238 348), 561 dänische mit 171 124 (179 426 oder 131 248), 109 französische mit 140 153 (92 746 oder 92 918), 292 schwedische mit 100 606 (99 112 oder 190 721), 713 niederländische mit 151 637 (137 120 oder 121 242), 40 spanische mit 49 270 (51 369 oder 54 600), 63 russische mit 32 388 (26 412 oder 29 098) etc.

Ohne, daß der Flaggenanteil angegeben wird, folgen in Nachstehenden die Verkehrsziffern früherer Berichtsperioden den letztjährigen gegenübergestellt worden. Im Hafen von Hamburg kamen an:

Im Durchschnitt	Angesommen		Abgegangen	
	Schiffe	Raumgehalt R.	Schiffe	Raumgehalt R.
der Jahre 1871—1880	5 502	2 206 254	5 513	2 267 300
„ 1880—1890	7 015	3 870 047	7 021	3 657 000
„ 1881—1900	10 523	6 608 189	10 535	6 624 400
im Jahre 1901	12 847	8 383 305	12 823	8 331 800
„ 1902	13 297	8 727 294	13 296	8 704 500
„ 1903	14 028	9 155 926	14 073	9 221 300
„ 1904	14 843	9 610 794	14 816	9 610 479

Der Bestand der hamburgischen Seeschiffe war am 31. Dezember von:

	Schiffe überhaupt		Darunter Dampfer	
	Anzahl	R.-T.	Anzahl	R.-T.
1850.....	223	42 802	9	2 842
1860.....	486	142 416	17	10 181
1870.....	439	184 496	37	32 450
1880.....	491	244 279	128	99 153
1890.....	587	538 229	312	373 422
1900.....	802	988 656	488	745 966
1903.....	979	1 242 643	601	980 377
1904.....	1021	1 265 842	601	992 274

Unter der Segelschiffsflotte des letzten Jahres waren (40) Vollschiffe etc., 87 (91) Barken und Schoner, 16 (12) Schonerbriggs und Schoner, 2 (3) Dreim.

\*) Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Vorjahr.

2 (0) Viermastschoner, 23 (19) Geleassen, 28 (19) Galioten, 220 (188) Kuffs, Ewer etc.

In Übereinstimmung mit einem mehrjährigen Brauch, zum Schluß eine Zusammenstellung der Fahrten regelmäßiger Linien

unter Angabe des Raumgehalts der Schiffe, der Routen, die sie einschlagen und unter Gegenüberstellung analoger Ziffern aus früheren Jahren. Nämlich:

#### a) Deutsche Reedereien.

Reedereien	Routen	Anzahl der		Netto-Raumgehalt für alle Reisen			
		Dampfer	Reisen	1904	1903	1902	1901
Hamburg-Amerika Linie .....	Kanada	1 (4*)	1 (8)	1.962	17.323	27.376	25.401
	Baltimore	15 (20)	35 (52)	131.444	206.923	187.114	284.979
	New-Orleans	5 (7)	8 (12)	20.985	40.813	44.924	47.366
	New-York	18 (18)	98 (85)	647.785	572.885	499.709	515.062
	Westindien	53 (48)	112 (102)	214.320	187.340	152.446	155.747
	Bahia Santos	5 (10)	19 (17)	50.817	46.734	38.575	28.929
	Paranagua-Rio Grande	4 (6)	8 (9)	15.355	16.424	18.840	13.354
	Para-Manaos	2 (6)	4 (16)	6.746	29.282	10.200	5.488
	Montevideo-Rosario	6 (7)	12 (9)	37.167	24.630	24.519	35.003
	Westküste	6 (7)	7 (8)	21.217	22.405	10.030	15.407
Hamburg-Südamerikanische D.-Ges.	Ostasien	25 (21)	37 (34)	128.062	128.322	98.010	196.680
	Bahia-Santos	14 (12)	34 (25)	102.855	105.876	104.341	91.547
	Paranagua-Rio Grande	8 (6)	14 (15)	29.145	31.159	29.326	33.262
	Para-Manaos	10 (6)	17 (7)	34.718	11.508	26.625	11.991
	Montevideo-Rosario	15 (13)	37 (42)	133.892	135.043	127.037	140.461
Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Bombay-Colombo	21 (17)	32 (26)	109.613	91.142	80.925	179.451
	Bombay-Kuraches	17 (17)	26 (25)	80.599	71.117	57.327	
	Rangoon	14 (11)	17 (18)	41.920	35.292	27.009	
Woermann-Linie .....	West-Afrika	30 (31)	103 (98)	171.294	150.251	128.648	97.461
	Mogador, Tanger	0 (3)	0 (3)	—	2.545	3.189	—
Deutsche D.-Ges. »Kosmos« .....	Westküste	28 (28)	45 (42)	128.649	114.127	124.127	109.083
Deutsch-Australische D.-Ges. ....	Australien	22 (22)	41 (41)	124.491	119.106	120.400	109.953
Deutsche Ostafrika Linie .....	Ostafrika	12 (14)	37 (42)	104.203	113.663	94.556	73.943
Deutsche Levante-Linie .....	Alexandrien-Malta	7 (5)	10 (7)	12.749	8.277	2.960	5.093
	Taganrog, Odessa	13 (8)	22 (18)	31.992	25.478	27.314	21.720
	Jaffa, Beirut	12 (9)	19 (14)	24.894	17.493	18.810	18.859
Norddeutscher Lloyd .....	Ostasien	11 (14)	11 (23)	43.325	73.977	81.414	—
Union-Linie .....	New-York, Newport-News	4 (5)	15 (20)	43.622	58.753	68.898	56.632
Oldenburg-Portug. D.-Reederei ..	Mogador, Tanger etc.	12 (8)	23 (16)	18.849	12.224	9.342	10.309

#### b) Ausländische Reedereien.

Union Castle Mail S. S. Co., London	Kapkolonie	24 (25)	47 (49)	183.431	155.064	107.628	76.881
British & African S. N. Co., Liverpool	Westafrika	19 (22)	50 (57)	71.373	73.227	71.480	61.408
Bucknall S. S. Co., London .....	Ostafrika	12 (11)	16 (16)	34.567	33.789	18.331	—
Red Cross Iquitos S. S. Co., Liverpool	Iquitos	5 (5)	13 (11)	8.256	6.990	6.240	—

\*) Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Vorjahr.

## Eine neue Schiffssteuerung für Dampfer mittelst schwenkbarer Antriebsschrauben.

D. R. P. Nr. 163420.

Es sind Tatsachen, daß unsere großen Kriegs- und Handelsschiffe sehr unter häufigen Ruderschäden leiden, daß die Manövrierfähigkeit, hauptsächlich bei den großen langsamen Frachtdampfern in schwerem Wetter, zu wünschen übrig läßt und daß durch den Gebrauch des Steuerruders bedeutende Kraftverluste erzeugt werden.

Diese recht fühlbaren Mängel sollen durch die nachstehend beschriebene Erfindung gemildert werden.

Fig. 1 stellt das Hinterschiff eines großen Dampfers im Horizontabschnitt dar mit festgelagerter Mittschiffsmaschine *b* nebst Schraube *c*. Die Steuerbordmaschine *e*, in Fig. 1 um 30° ausgeschwenkt, und die Backbordmaschine *d*, in Normalstellung und punktiert um 90° ausgeschwenkt gezeigt, sind mit ihren Schrauben *g* und *f* in Führungen *m* und *n* in horizontaler Ebene drehbar. Die durch Kugel- oder Zylindergelenke drehbar gelagerten und gedichteten Schraubenwellen *o* und *p*

sind durch mit den Maschinen *d* und *e* starr verbundene in Stopfbüchsen *q* und *r* gelagerten Führungen *h* und *i* am Kopfende der Schraube nochmals fest und erschütterungs freigelagert.

Durch Schwenken der beiden Maschinen *d* und *e*, welche gleichzeitig als Antriebsmaschinen mit der Hauptmaschine *b* zusammenarbeiten, wird das Schiff gesteuert. Das Schwenken der Maschinen erfolgt von der Kommandobrücke aus durch Einrichtungen ähnlich denen beim Dampftruder.

Eine schwenkbare Maschine braucht nur ca. 10 pZt. der gesamten Maschinenkraft zu leisten, um dem Schiffe eine für jeden Seegang und Wind genügende Steuerfähigkeit zu verleihen, wobei angenommen wird, daß der Ausschlagswinkel 30° nicht übersteigen soll.

Ihrer bedeutend geringeren Angriffsfläche wegen läßt sich eine Schraube leichter bzw. schneller ausschwenken als ein Ruder.



Fig. 2 zeigt die auf der Kommandobrücke befindliche Einrichtung mit dem Axiometer *a* für die Steuerbordmaschine und *b* für die Backbordmaschine. Die Zeiger *c* zeigen die jeweilige Lage der Maschinen an. *d* sind die Handräder für den Steuerer, *e* ist der Stand des Steuerers gegenüber dem Kompaß *f*. Das Kurssteuern auf See mit dieser Einrichtung stellt an den Steuerer keine größeren Anforderungen als die Bedienung eines gewöhnlichen Ruders.

Die erhöhte Manövrierfähigkeit des Schiffes ist dadurch bedingt, daß die schwenkbare Maschine, in Fällen großer Gefahr um 90° ausgeschwenkt, ein sehr schnelles Drehen des Schiffes bewirkt. Die Steuerfähigkeit eines solchen Schiffes bleibt auch bei der Rückwärts- und Langsamfahrt erhalten, was bei unsichtigem Wetter sowohl als auch beim Manövrieren im engen Fahrwasser von größter Wichtigkeit ist.

Während Dampfer mit der üblichen Steuerung oft auch vor Anker unter Dampf liegen müssen, um in bestimmter Richtung schwoien zu können, genügt für ein Schiff mit schwenkbaren Schrauben der immer in Betrieb befindliche Kessel für Hilfsmaschinen, um jederzeit sicher und schnell zu drehen. Ebenso wird sich, infolge der großen Steuerfähigkeit, in Häfen die Benutzung von Schleppdampfern oft erübrigen lassen.

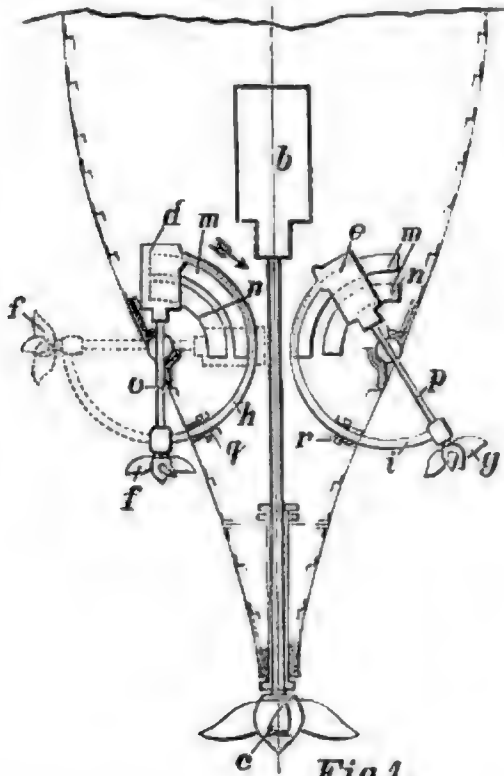


Fig. 1.

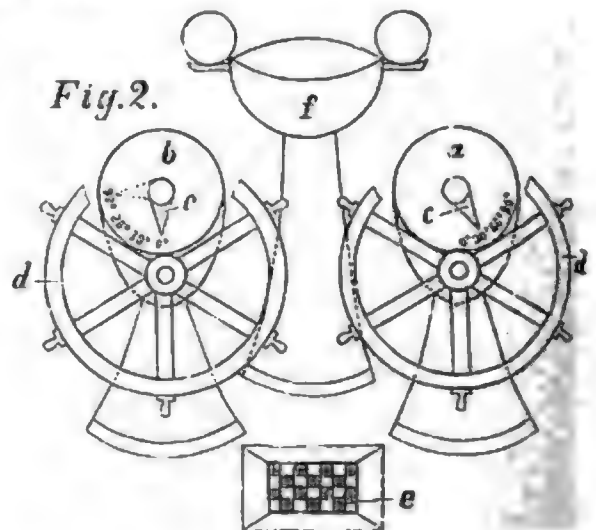
Die größere Betriebssicherheit ergibt sich aus dem Wegfall der bei unseren großen Kriegs- und Handelsschiffen so häufigen Ruderhavarien und aus der geringeren Empfindlichkeit der schwenkbaren Schrauben gegen schweren Seegang und speziell bei Kriegsschiffen gegen feindliche Geschosse infolge ihrer geringeren Angriffsflächen und ihrer tiefen Lage unter der Wasserlinie.

Es kommt hinzu, daß selbst im Falle der Beschädigung einer schwenkbaren Schraube, ja sogar der Mittelschiffsschraube und einer schwenkbaren Schraube, eine einzige schwenkbare Schraube ausreicht um Kurs steuern zu können.

Mit dieser größeren Betriebssicherheit ist gleichzeitig ein Kraftersparnis verbunden insofern, als der Verlust an vorwärtswirkender Kraft, welcher beim Ausschwenken der Schraube entsteht, kaum halb so groß ist wie der bei einem übergelegenen Ruder auftretende rückwärts wirkende Druck, wenn beide Male dieselbe Steuerfähigkeit erreicht werden soll. Diese Kraftersparnis wird noch dadurch vergrößert, daß infolge des Wegfallens des Ruderstevens und Ruders die Hauptschraube wesentlich weiter vom Schiffskörper abgerückt werden kann, sodaß die durch diese Schraube verursachte Druckverminderung am Heck verringert wird.

Da die schwenkbaren Maschinen zusammen nur ca. 20 pZt. der gesamten Maschinenkraft haben sollen, so genügt es, wenn die Hauptmaschine für Rückwärtsgang eingerichtet ist, während die schwenkbaren Maschinen in allen Fällen, selbst bei Rückwärtsgang des Schiffes, nur für Vorwärtsgang gebaut zu sein brauchen, um ihren Zweck zu erfüllen. Dieser Umstand begünstigt die Einführung der Dampfturbinen. Auch ihres im Vergleich zu Kolbenmaschinen geringen Gewichts und ruhigen Arbeitens wegen würden sich Turbinen am besten zu schwenkbaren Maschinen eignen.

Sollte es nicht möglich sein die Führungen *h* und *i* und die Wellen *o* und *p* (Fig. 1) stark genug auszuführen, so könnten zur Unterstützung der schwenkbaren Schrauben gegen vertikal wirkende Stöße Laufschienen angebracht werden. Diese Laufschienen müßten nach oben hin abgestützt und so konstruiert sein, daß sie dem Wasser keinen merklichen Widerstand entgegensetzen.



Ich weiß, daß diese Schraubensteuerung ihre Nachteile hat und daß sie nicht für alle Dampfer anwendbar ist. Trotzdem bin ich überzeugt, daß die Vorteile überwiegen und daß das geeignete Schiff, mit dieser Einrichtung versehen, ökonomischer fahren würde als mit Steuerruder und fester Schraube.

Karl R. Schuster

Offizier der Hamburg-Amerika Linie

## Schiffbau.

### Baufaufträge.

Die Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser“ hat kürzlich bei den Emdener Nordseewerken sechs große Seelichter in Auftrag gegeben. Davon soll einer eine Ladekapazität von 1350 T. und fünf eine solche von 1650 T. — die Größe des zuletzt für die Gesellschaft vom Stapel ge-

laufenen Leichters „Unterweser 19“ — erhalten. Die Schiffe werden aus Stahl gebaut und erhalten Dampfkräne und Dampfsteuerung.

Die Hamburger Firma Platzmann hat der Werft des Seebeck in Bremerhaven drei neue Fischdampfer, und die Firma J. H. Köser derselben Werft zwei neue Fischdampfer zu bauen in Auftrag gegeben.

Der Neptun-Werft in Rostock ist von der Hamburger Firma Knöhr & Borchard Nachf. ein ca. **4000 T. großer Frachtdampfer** in Auftrag gegeben worden.

#### Stapellänfe.

Auf der Werft von Swan Hunter & Wigham Richardson, Ltd., Newcastle on Tyne, ist der für Rechnung der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg im Bau befindliche Frachtdampfer **„Oberhausen“** vom Stapel gelassen worden. Der Neubau mißt: 386' X 50' X 24' 2".

**Der „Vulkan“ in Hamburg.** Nachdem die Generalversammlung der Aktionäre des Stettiner „Vulkan“ die Einrichtung einer Zweigniederlassung auf hamburgischem Gebiet genehmigt hat, hat der Senat zu Hamburg der Bürgerschaft eine Vorlage über das Projekt zur Mitgenehmigung unterbreitet. Dieses enthält alle wissenswerten Einzelheiten des in seinen wesentlichsten Grundzügen hier schon bekanntgegebenen Vertrages und bringt in Erinnerung, daß der Vertrag unter dem Vorbehalt abgeschlossen werden müsse, daß der von Hamburg nachzusuchende Ausschluß des Werftplatzes aus dem Zollgebiet durch Bundesratsbeschluß erfolgt. Unter dieser Berücksichtigung hat der Antrag des Senats folgenden Wortlaut: „Der Senat ersucht die Bürgerschaft um ihre Mitgenehmigung dazu, daß nach Maßgabe des vorgelegten Planes und Kostenanschlages, vorbehaltlich einzelner bei der Ausführung sich ergebender Änderungen, für die Herstellung eines Werftplatzes im südlichen Freihafengebiet auf dem Ruß für die Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft „Vulkan“, sowie für die Herstellung eines Hafeneinschnittes zu Osten dieses Werftplatzes und eines Hafens zur Aufnahme der Baggerfahrzeuge der Baudeputation auf dem Ellerholz insgesamt Mk. 6 910 000 bewilligt werden, unter Ermächtigung der Finanzdeputation, diese Summe bestmöglich im Anleihewege aufzubringen.“

### Maritime Rundschau.

Der Bremer Senat hat einen Antrag an die Bremer Bürgerschaft gerichtet, worin die Bewilligung von 1 358 000 M. für Hafenanlagen beantragt wird. Nach dem Projekt soll der Holz- und Fabriken-Hafen in Bremen seine Zufahrt vom Vorbassin des Hafens II aus erhalten, während die jetzige Zufahrt vom Hafen II zum Holz- und Fabrikenhafen zugeschüttet wird. Am südlichen Ufer des Holzhafens werden die Holzlagerplätze verlängert, gegenüber an der Nordseite soll Terrain für industrielle Anlagen bereitgestellt werden.

Das im Bremer Freihafen I ausliegende Schwimmdock der Aktiengesellschaft „Weser“ bildet für den Schiffsverkehr oft eine nicht unbeträchtliche Behinderung, da es einige Dampferbreiten von der Kaje ab plazierte liegt und somit die Hafenbreite dort sehr beeengt. Jetzt soll das Schwimmdock unmittelbar ans Ufer gelegt werden, sodaß die Schiffe dann nicht mehr an der geschützten Innenseite, sondern an der Außenseite des Docks liegen können.

Am 16. September hat der Schutzverein Deutscher Reeder eine Konferenz von Reedern abgehalten, die an den Minimalfrachten der Kopenhagener Beschlüsse interessiert sind, um über die Gründung einer deutschen Sektion der Baltic and Sea Conference zu beraten.

Die Reeder der Fischdampfer „Bürgermeister Smidt“, „Roland“, „Hanseat“, „Weser“, „Vigilant“, „Seefahrt“, „Brema“, „Merkur“ und „Schütting“ beschlossen am 16. Sept. in gemeinschaftlicher Versammlung, zu einer Aktiengesellschaft unter dem Namen „Bromerhavener Hochseefischereigesellschaft“ zusammen zu treten. Bisher bestand ein Zu-

sammenhang der Reeder von genannten Dampfern nur insofern, als Herr H. Hohholz für alle die Korrespondenzreederei führte. Das bereits vollgezeichnete Aktienkapital beträgt 1 200 000 M., der Wert der neun Dampfer ist von den Vertretern des Germanischen Lloyd auf 892 000 M. abgeschätzt.

Fürst Ferdinand von Bulgarien hat den Beschluß der Sobranje genehmigt, welche das Ministerium ermächtigt, mit der Deutschen Levante-Linie einen fünfjährigen Vertrag abzuschließen, durch welchen diese sich verpflichtet, einen regelmäßigen Dampferdienst zwischen Burgas und Varna einerseits und Hamburg und Antwerpen andererseits einzurichten, wofür eine Jahressubvention von 115 000 Lei vereinbart wurde. (Konst. Handelsblatt.)

Zur gesundheitspolizeilichen Überwachung der im Hamburger Hafen liegenden Schiffe sind von der Medizinalbehörde drei weitere Gesundheitsaufseher angestellt. Außerdem hat die Behörde zur Assistenz der zur Verfügung der Gesundheitspolizei stehenden Hafendampfer „Hafenarzt“ und „Generalagentur“ den Hafenschleppdampfer „Heinrich“, sowie drei Motorbarkassen gechartert, um den ausführenden gesundheitspolizeilichen Beamten den Verkehr im Hafen zu erleichtern und sie in die Lage zu versetzen, die Kontrolle schneller und intensiver zu betreiben.

Dem Inspektor und Ersten Beamten der Deputation der Auswandererbehörde in Hamburg, Anton Klomfaß, ist der Kronenorden vierter Klasse, dem Bootsmann Heinrich Diebenkorn vom Dampfer „Hamburg“ der Hamburg-Amerika Linie das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen worden.

Nachdem in Verfolg der zwischen der deutschen Regierung und der englischen geführten Unterhandlung die deutschen Zollvorschriften für die Marshall-Inseln sowie die Karolinen geändert worden sind, hat, wie gemeldet wird, die australische Firma Burns, Philp & Co., von der die ganze Agitation gegen die deutsche Verwaltungspolitik in der Südsee ausgegangen ist, die Schifffahrt nach den beiden Inselgruppen wieder aufgenommen.

Die russische Regierung beabsichtigt die Transporte russischer Truppen aus Ostasien möglichst nur mit russischen Dampfern vorzunehmen. Es würden also, soweit die vorhandenen russischen Dampfer nicht ausreichen, event. Schiffe von Rußland zu kaufen sein.

Der Lohnstreit, der in Liverpool zunächst bei den Arbeitern der Firma Harrison ausgebrochen war, hat zum Nachteil der ausständigen Arbeiter geendet. Die genannte Firma lehnte es ab, in Diskussion wegen des Lohnstreites einzutreten, und zog Arbeitskräfte aus anderen Häfen heran, die sie im Übermaß erhielt. Die aus Glasgow, Hull und anderen Häfen herangekommenen neuen Arbeiter sind in den an die Docks anschließenden Baracken untergebracht und ein Polizeiaufgebot sorgt für deren Sicherheit vor etwaigen Angriffen seitens der Ausständigen.

Weil ihnen Farbige in Sydney desertierten, sind die Kapitäne mehrerer Schiffe, darunter zweier deutscher, in hohe Geldstrafe genommen worden. In einem Falle betrug die Strafe sogar 60 £ und Kosten.

### Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen.** Zusammenstoß zweier Dampfer: „Er ist dadurch herbeigeführt, daß die Kapitäne O. und A. im Widerspruch zu Art. 28 der Verord-

nung zur Verbütung von Unfällen auf See es unterließen, die *Rückwärtsbewegung ihres Schiffes durch die Signallöne anzuzeigen.* (Flensburg). — Grundstoßen eines Fischerfahrzeugs auf der Jade: Die Mannschaft war schiffbrüchig und wurde nach längeren Strapazen vom Torpedoboot »S 53« aufgenommen. Der Reichskommissar führt aus, »daß die Schiffsführung an dem Unfall kein Verschulden treffe, daß die Rettung durch das Torpedoboot Anerkennung verdiene, daß es jedoch den Anschein erwecke, als ob die *Rettingsstation Hooksiel nicht ordnungsgemäß funktioniere.* (Brake.) — Kollision zwischen Fischdampfer und Fischkutter: Sie ist durch den Bestmann Kojellis in einer Weise verschuldet, die dem Reichskommissar Anlaß gibt, zu beantragen, »daß durch öffentliche Bekanntmachung davor gewarnt werde, Kojellis als Bestmann anzuhellern. Dem Kapitän sei zum Vorwurf zu machen, daß er nicht so lange an Deck geblieben sei, bis der Kurs geändert war.« (Bremerhaven). — Untergang des Dampfers »Tetatos«: Er wurde von einem russischen Kreuzer in den Grund geholt, trotzdem der Kapitän gegen diese Gewaltmaßregeln protestiert hatte, weil er keine Kontrebande an Bord führte. Die Reederei des Schiffes hat auf diplomatischem Wege gegen den *Gewaltakt des russischen Kriegsschiffes Protest* eingelegt. (Flensburg). — Strandung einer schwedischen Brigg bei Stein an der Kieler Fördrde: »Sie ist auf die Unkenntnis des Schiffers von der Verlegung des Feuerschiffes von Stollergrund nach Gabelsflag und auf das unsichtige Wetter zurückzuführen.« (Flensburg). — Zusammenstoß zwischen zwei Dampfern im Kaiser Wilhelm-Kanal: Er wird darauf zurückgeführt, »daß das auf dem Dampfer »Stadt Schleswig« befindliche Dampf- ruder nicht ordnungsmäßig funktioniert hat. Es ist dringend zu wünschen, daß die Dampfer mit einem Ruderanzeiger versehen sind.« (Flensburg). — Tod eines Leichtmatrosen durch die Schiffsschraube: Er stürzte ins Wasser, weil das Boot, mit dem er eine Trosse ans Land bringen sollte, von der Schraube gefaßt und zum Kentern gebracht wurde. Im Gegensatz zum Seeamt, das dem Kapitän und dem Steuermann kein Verschulden an diesem Unfall beimißt, machte der Reichskommissar sowohl dem Kapitän wie dem 2. Steuermann den Vorwurf der Nachlässigkeit, da ersterer verpflichtet gewesen war, auf die Schraube zu achten, während der Steuermann versäumt hätte, sofort die Fangleine mit ins Boot zu geben. (Flensburg). — Ingrundbobren eines Dampfers durch ein Schiff des ehemaligen russischen Wladivostokgeschwaders: Nachdem die *Ladung, welche in Fischguano bestand*, und die Schiffspapiere von den an Bord gekommenen russischen Offizieren durchgesehen waren, wurde der Besatzung befohlen, innerhalb 20 Minuten das Schiff zu verlassen, da dasselbe in den Grund geholt werden würde. Die Russen nahmen an, daß die *Ladung nicht aus Fischguano, sondern aus Fisch bestand* und deshalb als Kriegskontrebande anzusehen sei. (Hamburg). — Beschädigung einer Anlegebrücke im Kaiser Wilhelm-Kanal: »Ein Verschulden an dem Unfall trifft weder den Kapitän noch den Lotsen oder sonst jemand von der Schiffsmannschaft. Es empfiehlt sich, die Dampfer mit einem gut sichtbaren Ruderanzeiger zu versehen.« (Hamburg.)

#### Chronometerprüfungen auf der Deutschen Seewarte.

Nach dem von der Deutschen Seewarte erstatteten Bericht über die 28. Wettbewerb-Prüfung von Marine-Chronometern (Winter 1904—1905) kamen 69 Chronometer deutscher Uhrmacher zur Prüfung. Von diesen waren als »Chronometer deutscher Arbeit« mit der Anwartschaft auf Prämierung 32 Instrumente eingeliefert. Auf Grund der Prüfung kamen 39 Chronometer in die erste, 17 in die zweite, 8 in die dritte und 4 in die vierte Klasse. Von den ausgesetzten 6 Preisen fielen die beiden ersten im Betrage von resp. 1200 und 1100 Mk. sowie die vierte und fünfte Prämie von resp. 900 und 800 Mk. an A. Lango & Söhne in Glasbütte, die dritte Prämie von

1000 Mk. wurde einem Instrument von L. Jensen in Glasbütte und schließlich die sechste Prämie einem Instrument von A. Kittel in Altona zuerkannt. Zum Ankauf für die Kaiserliche Marine gelangten im ganzen 38 Chronometer der 1. und ein Chronometer der 2. Klasse. Aus den allgemeinen Bemerkungen der Seewarte folgender Passus: »Was im besondern die Chronometer deutschen Ursprungs betrifft, so läßt sich durch den Ausfall der diesjährigen Prüfung ein erfreulicher Fortschritt bezüglich der Leistungen dieser Instrumente feststellen; als Beweis hierfür möge erwähnt werden, daß dieses Mal 15 deutsche Chronometer (darunter 10 Instrumente mit Nickelstahlunruhen), in die erste Klasse gelangt sind, während bei früheren Prüfungen höchstens zwei deutsche Chronometer in diese Klasse eingereiht werden konnten. Hierbei ist zu bemerken, daß die Anzahl der deutschen Chronometer gegenüber der Prüfung im vorhergehenden Jahr um fünf gewachsen ist.«

**Quarantänovorschriften gegen Herkünfte aus Deutschland** sind, wie der »Neuen Hbg. Börsenhalle« aus Lissabon geschrieben wird, von der Sanitätsbehörde in Lissabon erlassen worden im Hinblick auf die vereinzelt Cholerafälle in Deutschland. Da bei den Ankünften in der Hauptstadt Schiffe von der Weser und der Elbe in Frage kommen werden, so erscheint die Maßnahme durchaus überflüssig, da an der Weser überhaupt keine Cholera vorgekommen ist und Hamburg bekanntlich auch wieder cholerafrei ist. Die vorstehende Nachricht macht es dringend wünschenswert, daß die hantargischen konsularischen und diplomatischen Vertreter des Auslandes ihre Regierungen umgehend aufklären, daß keine Gefahr mehr besteht. Im übrigen zeigen die Vorgänge der letzten Zeit auch wieder mit aller Deutlichkeit, daß eine *Reform der veralteten Quarantänebestimmungen* in einigen Ländern dringend erwünscht ist. Die zu diesem Zweck früher unternommenen internationalen Unterhandlungen haben ein befriedigendes Resultat bisher immer noch nicht gehabt.

#### Niedergang der Segelschiffahrt und Leichterkonkurrenz.

Eine recht deutliche Sprache für den sich immer mehr ausbreitenden Seeleichterverkehr bzw. den Niedergang der Segelschiffahrt spricht eine Mitteilung aus Papenburg, daß der Bau hölzerner Segler nur noch eine Erscheinung der Vergangenheit ist. In Papenburg wurde früher der Bau von Holzschiffen auf mehr als 40 Werften in flotter Weise betrieben, heute ist dort keine einzige Werft mehr vorhanden. Auch in den Fehnkolonien, wo, wie in Papenburg, die Holzfahrer hauptsächlich beheimatet waren, ist ein ganz bedeutender Rückgang im Schiffsbau zu verzeichnen. Durch den Aufschwung im Seeleichterverkehr stark entwertet schmilzt die Flotte der noch vorhandenen Segler rapide zusammen. Noch Anfang der achtziger Jahre waren z. B. in Papenburg über 100 Segelschiffe, während es heute nur noch 6 Fahrzeuge sind.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 20. September. Der Vorsitzende gab bekannt, daß wieder eine namhafte Summe aus dem *Unterstützungsfonds* für ein hilfsbedürftiges Mitglied gezahlt worden sei. Die häufige Inanspruchnahme des Fonds zeige seine segensreiche Wirkung und erhöhe von Jahr zu Jahr die Bedeutung dieser Einrichtung. Nach Erledigung der Eingabe befürwortete die in letzter Sitzung gewählte Kommission den »*Stellennachweis des Vereins*« in einem schriftlichen Bericht mit warmen Worten das Zustandekommen der Neoeinrichtung um im Anschluß daran ausführliche Vorschläge über Ziele und Wege zur praktischen Durchführung dieser vom Vorsitzenden angeregten Idee zu machen. Die Verhandlung



erklärte sich nach längerer Aussprache mit dem Kommissionsbericht einverstanden und beauftragte den Vorstand, die erforderlichen einleitenden Schritte vorzunehmen, damit der Stellensuchweis bald in Tätigkeit treten könne. — Ein Mitglied macht darauf dem Verein Mitteilung über seine Erfahrungen als *Anwärter auf eine Invalidenrente*. Wegen Kurzsichtigkeit aus seiner Stellung geschieden, unternahm der 61 Jahre alte Kapitän die erforderlichen Schritte auf dem vorgeschriebenen Instanzenwege, um in den Besitz der Invalidenrente zu gelangen. Nachdem seine Ansprüche als nicht begründet von der Versicherungsanstalt zurückgewiesen worden waren, appellierte er an das Schiedsgericht und kam zur Beobachtung seines körperlichen Zustandes ins Krankenhaus. Nach dem Attest des Oberarztes leidet der Kapitän an einer Kurzsichtigkeit, die ihn zur Ausübung seiner Berufspflichten als Schiffsführer untauglich mache, im übrigen sei er — wie das Gutachten sagt — jedoch noch körperlich widerstandsfähig genug, um in anderer Stellung an Bord beschäftigt werden zu können. Auf Grund dieser Schlußbemerkung wies das Schiedsgericht die Rentenansprüche zurück, sodaß dem Kapitän nun noch als letzte Instanz das Reichsversicherungsamt übrigbleibt. Überinstimmend waren die Mitglieder der Ansicht, daß es Pflicht des Vereins sei, in dieser weitgreifenden Angelegenheit Klarheit zu schaffen und daß kein Mittel unversucht bleiben dürfe, die Auffassung aus der Welt zu schaffen, wonach einem zum Dienste als Navigateur nicht mehr fähigen Kapitän die Invalidenrente versagt werden dürfe, weil seine körperlichen und geistigen Kräfte im Übrigen zur Verrichtung eines anderen Postens an Bord ausreichen. Wer von der Reederei als Invalide entlassen sei, dem könne unmöglich die Invalidenrente mit so wichtigen Gründen verweigert werden, wie sie anscheinend das Schiedsgericht in dem hier gekennzeichneten Falle vorgebracht habe. Der Verein wird sich weiter mit der Angelegenheit beschäftigen und gegebenenfalls beantragen, daß sie auf die Tagesordnung des Verbandstages gestellt werde. — In der Beratung über die Satzung des Verbandes kam der Verein bis zum § 6. Nächste Sitzung am 27. September.

#### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 14. September abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden acht Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: 1. *Vorführung eines Nebelhorns*; 2. *Selbstversicherer in der Invaliditätsversicherung*. Zu 1. Herr C. J. C. Schrader führte ein von ihm konstruiertes Nebelhorn vor, welches im großen und ganzen dem als norwegisches Nebelhorn bekannten Apparat ähnelt. Das Schrader'sche Nebelhorn wird anstatt durch eine Kurbel durch einen Hebel in Tätigkeit gesetzt. Der hierdurch bedingte Antrieb der Blasefalte im Innern des Apparates bewirkt, daß der Ton sofort auspringt und in gleichbleibender Stärke beliebig lang oder kurz gegeben werden kann. Dies ist ein Vorzug vor den anderen gebräuchlichen Handapparaten, deren Ton nicht zuverlässig und sofort anspringt und sich auf seine Länge nicht nach Wunsch bemessen läßt. Auch in bezug auf die Luftkompression im Innern des Apparates hat Schrader eine Verbesserung angebracht, welche zur Folge hat, daß inöglichst wenig Luft durch Undichtigkeit verloren gehen soll. Ferner ist dem Umstand Rechnung getragen, daß es sich manchmal empfiehlt, den Apparat an Bord fest einzubauen, das Schallrohr aber beweglich an einem beliebigen Teil des Schiffes anzubringen. Zu diesem Zwecke benutzt Schrader einen Spiralschlauch, so daß das Schallrohr in jeder beliebigen Entfernung von dem Apparat seine Töne von sich geben kann. Eine Einführung des Schrader'schen Nebelhornes kann deshalb der deutschen Handelsmarine sehr wohl empfohlen werden, zumal der vorgesehene Preis von Mk. 45.— keine großen Schwierig-

keiten bieten wird. — Zu 2. Da aus Mitgliederkreisen heraus vielfach der Wunsch geäußert war, in der Versammlung eine Belehrung über die Fortdauer der Invalidenversicherung unter gewissen Umständen z. B. bei Anstellung auf nichtdeutschen Schiffen zu geben, so erfolgte eine Besprechung des Seeeunfallversicherungsgesetzes und des Invalidenversicherungsgesetzes, welche sich mit folgenden Tatsachen beschäftigt: Wer auf nichtdeutschen Fahrzeugen fährt, verliert im Falle eines Unfalles seine Ansprüche an die Seeeunfallversicherung, deren Ausföhrung bei der See-Berufsgenossenschaft liegt. Anders ist es aber mit dem Invalidenversicherungsgesetz, dessen Ausföhrung in den Hansestädten bei der Behörde für das Versicherungswesen und in den preußischen Städten bei der Ortspolizeibehörde liegt. § 14 dieses Gesetzes bestimmt, daß diejenigen Personen (auch Seeleute), welche aus einem obligatorischen Versicherungsverhältnis zeitweise ausgeschieden sind, ihre Versicherung durch freiwillige Selbstversicherung fortföhren können. Dies trifft also z. B. bei solchen zu, welche aus dem versicherungspflichtigen Anmusterungsverhältnis auf einem deutschen Schiff ausgeschieden sind, um auf einem ausländischen Schiff Dienst zu nehmen. Die Anwartschaft auf eine durch bisherige Versicherung erworbene Rente erlischt überhaupt erst, wenn während 2 Jahren insgesamt weniger als 20 Wochenbeiträge und von Selbstversicherten weniger als 40 Wochenbeiträge entrichtet sind. Doch auch in diesem Falle kann das Versicherungsverhältnis später noch durch fortgesetzte abermalige Beitragsleistung erneuert werden, wenn nach der Erneuerung eine Wartezeit von 200 Beitragswochen zurückgelegt ist. Durch die Versicherung wird ein Anspruch auf Invaliden- und Altersrente erworben. Hinterbliebene von Versicherten, wenn letztere nicht in den Genuß einer Rente getreten sind, erhalten Anspruch auf Rückerstattung der von letzteren geleisteten Beiträge.

#### Büchersaal.

**Neues Handbuch der Schifffahrtskunde und Nautische Tafelsammlung.** Zweite Auflage, bearbeitet von Dr. F. Bolte. Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vorm. J. F. Richter). Hamburg.

Weil das Werk, wie der Verfasser im Vorwort sagt, jetzt als Leitfaden für den nautischen Unterricht an der Navigationschule zu Hamburg dienen soll, ist eine in vielen Punkten wesentliche Abweichung in der Darstellung und Behandlung der einzelnen Teile notwendig geworden. Vor allen Dingen hat die astronomische Ortsbestimmung durch Gestirshöhen, die in den letzten Jahren für die Stadliniennautik manche Vereinfachung gebracht hat, die maritime Meteorologie und die Deviationslehre, den neuen Anforderungen der nautischen Prüfungen gemäß, eine wesentliche Umarbeitung erfahren. Abgesehen von diesen durch die veränderte Sachlage notwendig gewordenen Veränderungen ist der Inhalt der beiden Werke derselbe geblieben. Deshalb ist die Wiedergabe des Resumés berechtigt, welches sich für Herrn Dr. Fulst, als Rezensenten der ersten Auflage, nach einer längeren kritischen Besprechung ergab. Er führte damals aus: »Fassen wir zum Schluß unser Urteil über das Buch noch einmal in kurzen Worten zusammen, so müssen wir sagen, daß wir ein Werk vor uns haben, das die Navigation, soweit sie für die moderne Schifffahrt von Wichtigkeit ist, in klarer, übersichtlicher und erschöpfender Weise enthält, alles Wichtige betont, alles Unnötige und Unbrauchbare wegläßt; ein Werk, das, methodisch aufgebaut, eine Grundlage für den Unterricht in den Navigationschulen dienen kann, aber auch dem ausübenden Seemann ein treuer Begleiter in seinem Beruf ist. Ich stehe nicht an zu behaupten, daß es bei weitem das beste Handbuch der Navigation ist, wie wir es in Deutschland ja besessen haben.«

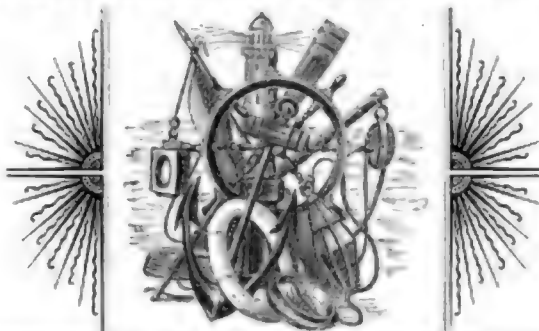
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblots.

### Unterwassersignale.

*Eingabe des Verbandes an die Regierungen aller deutschen Seestaaten und als Abschrift  
an das Reichs-Marine-Amt als Aufsichtsbehörde über das deutsche Leuchtfeuerwesen.*

»Auf seinem XII. Verbandstage hat der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine den folgenden Beschluß gefaßt: »Der Verbandstag der Deutschen Seeschiffer-Vereine wolle beschließen, zuständigen Behörden vorstellig zu werden, daß dahin gewirkt wird, die sämtlichen Feuerschiffe der Nordsee, der Ostsee und des Englischen Kanals mit Unterwasserglocken zu versehen.«

Für den Navigator wäre die Einführung von Unterwassersignalen, angebracht an den erwähnten Feuerschiffen, von hoher Bedeutung, bieten sie doch im Nebel ein sichereres Mittel zur Verständigung und Orientierung als die von der Luftrichtung abhängigen Schallwellen akustischer Signale über Wasser. Auch die Tatsache, daß die Geschwindigkeit der Schallwellen unter Wasser ganz bedeutend größer (1700 gegen 1100° pro Sekunde) als über Wasser ist, sichert den Unterwassersignalen einen Vorzug, der besonders in verkehrsreichen Gewässern von außerordentlicher Bedeutung für die Schifffahrt ist. Nicht minder trägt die Eigenschaft, auch andere Laute als akustische Signale auf größere Entfernung und in bekannter Richtung wahrnehmen zu können, dazu bei, den Wert der Unterwassersignale insbesondere bei drohender Eisgefahr zu erhöhen, verursachen doch die die Eisberge umschließenden Wasserteile je nach dem jeweiligen Seegang ein mehr oder minder starkes Geräusch. Über den Grad der Zuverlässigkeit der Unterwassersignale als Schallträger geben die Versuche Aufschluß, welche mit der Erfindung zwischen amerikanischen Feuerschiffen und deutschen sowie amerikanischen Dampfern erworben worden sind. Die bisherigen Resultate sind so außerordentlich glänzend, daß der Antrag des Verbandes schon hierdurch seine Erklärung findet, liefern die Versuche doch den Beweis, daß diese Signale unabhängig von dem Zustand der Atmosphäre und des Seegangs, auf mindestens 4–5 Seemeilen vernommen werden können und daß sich die Richtung der Schallquelle bei einiger Übung innerhalb eines Striches genau festlegen läßt. Da die Erfindung noch verbesserungsfähig ist, dürfte ihre Ausdehnung auf Schiffe in Fahrt nicht unmöglich und dann von ganz unschätzbarem Werte sein.

Unter dieser Berücksichtigung ersucht der gehorsamst Unterzeichnete, indem er sich bezieht auf ein Protokoll der Verhandlungen über den Gegenstand beizulegen, um eine wohlgeneigte Prüfung des eingangs angeführten Antrages.«

Hierauf haben geantwortet:

Das großherzoglich oldenburgische Staatsministerium am 21. August: »Das Staatsministerium hat mit Interesse von den Verhandlungen des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine über Unterwassersignale Kenntnis genommen. Die Feuerschiffe auf der Jade werden von der Kaiserlichen Marine unterhalten, die Verwaltung der Feuerschiffe auf der Weser liegt nach einem zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen abgeschlossenen Verträge dem Tonnen- und Bakenamte in Bremen ob. Auf dem Außenweserfeuerschiff ist für Rechnung des Norddeutschen Lloyd bereits ein Unterwasserschallapparat zu Versuchszwecken aufgestellt.«

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg am 5. September: »Beschlossen: Dem Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine auf die an Einen Hohen Senat gerichtete, zur Erledigung der Deputation überwiesene Eingabe vom 14. August d. J. ergebend mitzuteilen, daß die Frage der Anbringung von Unterwasserschallapparaten an den Feuerschiffen die Deputation seit längerer Zeit beschäftige, und daß das Elbeleuchtschiff I bereits bei Gelegenheit der großen Jahresüberholung mit dem Apparat versehen worden sei. Die Deputation werde über weitere Schritte in dieser Angelegenheit in Beratung treten, wenn einige Erfahrungen mit dem Apparate vorliegen.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 39.

Hamburg, den 30. September.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Unglücksfälle der Fischdampfer. (Schluß). — Versicherungen in England im Kriegsfalle. — Ein neuer Nebelsignal-Apparat. — Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt in Hamburg. — Deutscher Nautischer Verein. (Drittes Rundschreiben.) — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. —

### — Auf dem Ausguck. —

#### »Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen.«

Die gesundheitlichen Ausführungsbestimmungen zur Seemannsordnung haben bekanntlich recht lange auf ihr Erscheinen warten lassen. Drei Jahre lang, wurde doch am 2. Juni 1902 die Seemannsordnung unterzeichnet, während die hier in Rede stehenden Bestimmungen, nachdem sie im Entwurf eine dreimalige Auflage erlebt hatten, im Juli 1905 bekannt wurden, um am 1. Oktober l. J. bzw. am 1. Januar 1906 in Kraft zu treten. Die Verzögerung ihres Erscheinungstermins war durch notwendig gewordene Abänderungen der »Bekanntmachung, betr. die Untersuchung von Schiffsteuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienst« (§ 7 Abs. 4 S.-O.) und der »Bekanntmachung, betr. die Logis-, Wasch- und Baderäume . . . für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen« (§ 56 Abs. 2 S.-O.) verursacht worden. Waren auch gegen den ersten Entwurf der dritten Verordnung, der »Bekanntmachung, betr. Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen« (§§ 4 und 56 Abs. 2), Bedenken auf geworden, so erneuerten sie sich doch nicht wieder, nachdem ihnen im zweiten Entwurf in gebührender Weise Rechnung getragen worden war. Aber jene Kritik, die auch bereits ein und ein-  
altes Jahr zurückliegt, bezog sich ausschließlich auf den textlichen Teil der Bekanntmachung, nicht aber auf die Art der Zusammenstellung der Verzeichnisse von Heilmitteln, welche die Schiffe an

Bord führen sollen. Sie ist in ihrer ursprünglichen Form stehen geblieben und kann somit auf ein mindestens zweiundeinhalbjähriges Alter zurückblicken. Eine beträchtliche Zeit, nach normalem Begriff hinreichend genug, um die alte auf Veranlassung des Reichsamts des Innern im Jahre 1888 verfaßte »Anleitung zur Gesundheitspflege« entsprechend umarbeiten zu können. Das ist unsere Auffassung, die um so berechtigter scheint, als der § 18 der Bekanntmachung bekanntlich folgendermaßen lautet:

»Diese Vorschriften treten am 1. Januar 1906 — für diejenigen Schiffe, welche bis zum 1. Dezember 1905 einen deutschen Hafen (§ 6 Abs. 2 der Seemannsordnung) nicht besuchen, einen Monat nach Ankunft in einen solchen, spätestens am 1. Juli 1906 — in Kraft.«

Also Schiffe, die beispielsweise jetzt aus einem deutschen Hafen eine Reise nach dem Auslande antreten und, wie es bei Segelschiffen der Fall ist, nicht vor dem 1. Januar nach Europa zurückkehren, sind gezwungen, von diesem Datum an eine Ausrüstung von Heilmitteln an Bord zu führen, wie sie nach den neuen durch die Bekanntmachung gebotenen Bestimmungen vorgeschrieben ist. Dieser Forderung an und für sich wird sich, da die Verzeichnisse seit Anfang Juli bekannt sind, leicht entsprechen lassen. Schwieriger, in einzelnen Fällen sogar unausführbar, ist die richtige Anwendung der mitzunehmenden Heilmittel an Bord



der vorhin gekennzeichneten Kategorie von Schiffen, wenn sie, die keinen Arzt mitführen, ohne Kenntnis der neuen »Anleitung zur Gesundheitspflege« in diesen Wochen eine längere Reise antreten. Ihre Ausrüstung mit Heilmitteln ist nach § 4 der Bekanntmachung auf Grund des Verzeichnisses II (entweder a oder b) zu besorgen. Verfolgt man in diesem Verzeichnis die Rubrik »Gebrauchsanweisung und Vorsichtsmaßregeln«, dann stößt man wiederholt auf die Bemerkung: »Siehe Anleitung«, in einem Falle (bei Morphiumpulver) sogar auf die warnenden Worte: »Nicht für Kinder! Vorsicht! Genau nach der »Anleitung« zu geben.« Da nun, wie gesagt, diese »Anleitung« noch nicht erschienen ist, muß der Schiffsführer nach dem alten Leitfaden aus dem Jahre 1888 verfahren. Das kann und wird er tun, tun müssen, solange ihm dort Aufschluß wird, und, was hier noch viel bedeutungsvoller ist, sofern er über ein Exemplar der alten Anleitung verfügt. Die Auflage ist jedoch längst vergriffen! Im Buchhandel, wie uns auf Befragen der Verlag mitteilt, sind Exemplare zum Verkauf nicht mehr erhältlich. Lassen wir nun aber auch die hier angezogene Möglichkeit außer acht. Nehmen wir an, der Kapitän sei im Besitz eines Exemplars der alten »Anleitung«. Wie nun, wenn sie versagt? In der Auswahl der Medikamente ist in dem neuen Verzeichnis gegen früher doch manche Änderung vorgenommen worden. Da fehlt, um nur ein Beispiel zu nennen, das bisher zu recht verschiedenen Zwecken angewandte und nur zu oft begehrte Medikament Jodoform. Ein gutes Heilmittel, jedoch, wie die alte »Anleitung« sagt, ein Gift mit sehr nachteiligen Folgen bei unrichtiger Anwendung. Sein Ersatz — wahrscheinlich Basisches Wismutgallat — hat er ähnliche ungünstige Eigenschaften? Doch wahrscheinlich. Aus der Gebrauchsanweisung geht es aber nicht hervor. — Diesem einen lassen sich noch andere Beispiele anreihen. Sie alle legen Zeugnis davon ab, daß es ein Fehler war, das Verzeichnis mitzunehmender Medikamente ohne zugleich die für ihre Gebrauchsanwendung notwendige »Anleitung« bekannt zu geben. Zumal auf sie wiederholt verwiesen wird. Also, eine Verordnung der höchsten Instanz im Reiche, des Bundesrats, die sich nicht ausführen läßt, ja, deren Ausführung sogar gefährlich werden kann! — Im Hinblick

auf die gegenwärtige, leider nicht mehr abänderliche Sachlage können wir nur, der Zweck vorstehender Zeilen, die Hoffnung aussprechen, daß das Reichsgesundheitsamt der Schifffahrtswelt recht bald die neue »Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen« bescheren möge. —

### Die Lichterführung der Fischerfahrzeuge

scheint nunmehr auch einen internationalen Charakter erhalten zu wollen. Es war, wie sich die Leser erinnern werden, des verstorbenen Kapt. Leithäuser Verdienst, in neuerer Zeit — oder sagen wir nach der Washingtoner Konferenz — auf den unabhängigen Zustand hingewiesen zu haben, wonach jedes Land eine besondere Lichterführung für seine Fischerfahrzeuge hat. Englische Fischerfahrzeuge, die sich sogar drei von einander abweichende und von einander unabhängige Lichterführungen leisten können, erhöhen durch ihre nur ihnen verständliche Illumination das Gefühl der Unsicherheit, das im Kanal und in der Nordsee jeden Navigateur beschleicht, wenn er sich einem Lichtermeer englischer Fischerfahrzeuge nähert. Auf Veranlassung von Kapt. Leithäuser haben sich im Jahre 1901 sowohl der Nautische Verein wie der Schifferverband mit dieser Angelegenheit beschäftigt und in allgemeinen mit einander übereinstimmende Beschlüsse gefaßt. Im großen und ganzen lehnte sich diese Stellungnahme an die deutsche Lichterführung an und wich in wesentlicher Beziehung von dieser eigentlich nur bei Abs. d ad 2 (Siehe S. 466) ab. Dieser schreibt bekanntlich für Segelfahrzeuge mit Grundschleppnetzen die Verwendung farbiger Kunstfeuer vor und zwar in einer Anordnung, die einem Bruch des Ausweichprinzips Rot zu Rot, Grün zu Grün gleichkommt. Aus diesem Grunde und auch weil die Kunstfeuer durch Nässe in ihrer Gebrauchsfähigkeit beeinträchtigt werden, traten die deutschen Schifffahrtskreise für den Fortfall der Kunstfeuer ein und befürworteten als deren Ersatz die Verwendung von Flackerfeuern. Dieser Auffassung entspricht der englische Entwurf, der sich im übrigen, abgesehen von geringfügigen, meist nur redaktionellen Abweichungen, mit unserer Verordnung deckt, und der deshalb der deutschen Regierung zur Annahme warm empfohlen werden kann.

### Die Unglücksfälle der Fischdampfer.

Von Ingenieur Ludwig Benjamin.

Wenn man nun die Stabilitätskurven der Fischdampfer nach dieser Richtung hin untersucht, so findet man, daß diese von den Wellen zu verrichtende Arbeit gerade bei dieser Klasse von Schiffen eine außerordentlich große ist. Vergleicht man die

Resultate mit denjenigen, die sich für gewöhnliche Frachtdampfer ergeben, so findet man weiter, es schon sehr viel größere Frachtdampfer müssen, bei welchen sich das Maß der von den Wellen zu verrichtenden Arbeit, welche nö-

um die Schiffe zum Kentern zu bringen, bis zu dieser Größe erhebt. Daraus geht hervor, daß, wenn die Fischdampfer einfach von den Wellen zum »Umstülpen« gebracht werden könnten, gewöhnliche Frachtdampfer von viel größeren Dimensionen ebenfalls dieser Gefahr in gleichem Maße ausgesetzt sein müßten; aber nicht nur das, sondern diese Frachtdampfer, welche so viel größer sind als die Fischdampfer, welche daher auch einem viel größeren Teil des heranrollenden Wellenberges ihre Seiten zur Einwirkung darbieten, müßten dieser Gefahr in viel höherem Maße ausgesetzt sein, als gerade die Fischdampfer. Dabei gilt das soeben Gesagte zunächst für das Kentern nach der Querrichtung des Schiffes; wenn man die Stabilität nach der Längsrichtung des Schiffes in Betracht zieht, wenn man also die Frage erörtert, welche Arbeitsleistung dazu nötig ist, um das Schiff der Längsrichtung nach aus der normalen Lage zum Kentern zu bringen, so kommt man zu so enormen Zahlen, daß, wenn die Wellen diese Arbeit zu leisten imstande wären, überhaupt kein bis jetzt gebauter Dampfer imstande sein könnte, ihnen zu trotzen.

Ganz anders stellen sich die Tatsachen dar, wenn es sich nicht darum handelt, das Schiff aus der normalen Lage zum Kentern zu bringen, sondern wenn das Schiff aus einer bereits großen Neigung, in der es sich befindet, zum Kentern gebracht werden soll; dann natürlich haben die Wellen nur denjenigen Teil der Arbeit zu verrichten, welcher sich als Unterschied der genannten zum Kentern erforderlichen Arbeit und derjenigen, welche für die Neigung bis zu dem genannten Winkel erforderlich ist, ergibt; es kann unter Umständen eine verhältnismäßig geringe Arbeit sein, welche die Wellen in diesem Falle zu verrichten haben; und dieser Fall tritt bei denjenigen Schiffen verhältnismäßig leicht ein, welche die ihnen durch die Wellen gegebenen Schwingungen auf eine lange Zeit fortsetzen. Nun scheint es eine Eigenschaft der Fischdampfer zu sein, daß sie, nachdem die Wellen sie einmal in eine Neigung gebracht haben, nicht bald wieder zur Ruhe kommen; die Folge davon ist, daß das fortgesetzte Einwirken neuer Wellenberge die Tendenz haben muß, diese Schwingungen immer zu vergrößern, und schließlich können die Schiffe in so heftige Schwingungen geraten, daß sie den neuen Wellenbergen nicht mehr genügende Widerstandsfähigkeit entgegenzusetzen können, und daß schließlich auf diese Weise das Kentern erfolgen könnte. Herbeigeführt wird diese Möglichkeit zum Teil durch den bereits erwähnten Umstand, daß die Stabilität der Fischdampfer eine außergewöhnlich große ist; würde man ihre Stabilität verringern, so würde unbedingt die Tendenz, einmal erhaltene Schwingungen fortzusetzen, herabgesetzt werden müssen und die Schiffe würden dieser Gefahr

weniger ausgesetzt sein. Andererseits aber darf auch die Stabilität der Fischdampfer nicht gar zu sehr heruntergesetzt werden, weil sonst ja die Gefahr, daß sie durch die Größe des Wellenberges einfach »umgestülpt« würden, wachsen müßte.

Nun wird zwar der Umstand, daß solche Dampfer die einmal erhaltenen Schwingungen mit großer Beharrlichkeit fortsetzen, begünstigt durch die Größe der Stabilität derselben; es ist aber durchaus nicht von der Hand zu weisen, daß es gelingen könnte, diese Tendenz der Schiffe zu bekämpfen und zum Teil zu besiegen, ohne daß man darum die Stabilität wesentlich verringert. Hier also hat die Wissenschaft des Schiffbauers einzusetzen, wenn sie die Fischdampfer verbessern will, und da m. E. eine Verbesserung in dieser Richtung in den Grenzen der Möglichkeit liegt, so bin ich im Gegensatz zu Herrn Meyer der Meinung, daß der Schiffskonstrukteur wohl imstande ist, Ausschlaggebendes für die Sicherheit der Fischdampfer zu tun.

Allerdings würde das Problem, welches ich hier angedeutet habe, nicht lediglich auf Grund der bisherigen Kenntnisse zu lösen sein, denn die Andauer der Schwingungen, welche ein Schiff einmal erhalten hat, ist nicht mit den uns bis jetzt bekannten theoretischen Mitteln zu berechnen, das Zusammenwirken der auf das Schiff und das Wasser wirkenden Kräfte ist uns zu wenig bekannt, um mit Sicherheit in dieser Richtung vorgehen zu können. Versuche nach dieser Richtung, welche uns leiten können oder welche uns die Mittel einer Berechnung an die Hand geben können, fehlen vollständig; und ehe derartige Versuche nicht im weitgehendsten Maße durchgeführt sind, wird es nicht möglich sein, diese Art Dinge rechnerisch zu behandeln. Es geht hiermit genau so, wie mit den übrigen Einwirkungen mechanischer Kräfte auf das Wasser, worüber uns Herr Professor Ahlborn in so einleuchtender Weise die Notwendigkeit von Versuchen klargelegt hat. Ebenso wichtig aber, wie die Untersuchung der Widerstände des Wassers gegen die Fahrtrichtung und Geschwindigkeit des Schiffes, ist die Untersuchung darüber, wie sich die Schwingungsverhältnisse gestalten.

Wenn ich das vorher Gesagte zusammenfasse, so ergibt sich, daß m. E. die Fischdampfer an sich eine Stabilität besitzen, welche als vollkommen genügend angesehen werden muß; wenn aber festgestellt ist, daß dieselben bei schwerem Seegang dem Kentern mehr wie andere Fahrzeuge ausgesetzt sind, so kann dieses nur darauf zurückzuführen sein, daß sie die einmal erhaltenen Pendelschwingungen zu lange fortsetzen. Dem Konstrukteur wird die Aufgabe obliegen, durch geeignete Mittel diesen Umstand zu beseitigen. Nötigenfalls könnte

das Maß der Stabilität, wenn es erforderlich ist, etwas vermindert werden, wenn andererseits nur der Winkel, bei welchem die Stabilität verschwindet, möglichst weit hinausgeschoben wird.

Eine andere Frage ist allerdings die, ob es überhaupt erwiesen ist, daß die verschollenen Fischdampfer gekentert sind; es gibt noch eine große Reihe von Möglichkeiten, durch welche die Fischdampfer ihren Untergang gefunden haben könnten; unter diesen Möglichkeiten, die dem Leserkreise dieses Blattes ja vollständig bekannt sein dürften, möchte ich aber hervorheben, daß die Schiffe durch die Wasserlast, welche sie bei schwerem Wellengang an Deck nehmen können, unter Umständen einfach hinuntergedrückt werden könnten, und um diese Möglichkeit zu bekämpfen, bin ich im Gegensatz zu Herrn Meyer der Ansicht, daß der Fortfall des Schanzkleides nicht als ein nebensächlicher Punkt zu betrachten ist; ich meine vielmehr, daß, wenn man den Fischdampfern kein Schanzkleid gibt, dieselben dieser Gefahr weniger ausgesetzt sind, als wenn sie ein Schanzkleid besitzen, das man doch immer als Behälter für eine Deckslast von Wasser ansehen kann.

Ich kann diesen Artikel nicht schließen, ohne noch einmal auf die Schlick'schen Kreisel zurückzukommen; wenn es wirklich der Fall ist, daß die Fischdampfer infolge der Andauer ihrer Pendelschwingungen großer Gefahr ausgesetzt sind, so bieten diese Kreisel ein ziemlich sicheres Mittel

zur Bekämpfung dieser Gefahr. Man müßte die Größe derselben derartig berechnen, daß nicht etwa das Schiff, wenn die Wellen es in Bewegung zu bringen suchen, sofort zur Ruhe gebracht werden sollte, sondern die Kreisel müßten nur soviel Kraft besitzen, um die Übermäßigkeit der Pendelschwingungen zerstören zu können. Diese Kreisel bedeuten ja nichts weiter, als eine Umsetzung der Pendelschwingungen in die pendelnde Energie des Kreisels und man kann sich sehr wohl den Fall denken, daß man die Kreisel erst dann in Tätigkeit setzt, wenn die Pendelschwingungen des Schiffes anfangen, bedeutend zu werden. Ferner liegt es durchaus im Bereich der Möglichkeit, die Größe der Kreisel so abzumessen und ihre Umlaufgeschwindigkeit so zu regulieren, daß man die Pendelschwingungen des Schiffes bis auf ein solches Maß reduziert, bis sie der Sicherheit des Schiffes nicht mehr gefährlich werden können. Aber auch hiermit betrete ich ein Gebiet, auf welchem die Untersuchungen noch nicht soweit gediehen sind, daß man mit positiven Zahlen rechnen könnte, und auch hier müssen noch eingehende Untersuchungen gemacht werden, um die Sache für die Praxis reif zu machen.

Gelingt es, die Kreisel für die Fischdampfer praktisch brauchbar zu machen, so müßte man diese bei der bedeutenden Stabilität, die sie besitzen, zu den sichersten Schiffen rechnen, die es überhaupt gibt.

## Versicherungen in England im Kriegsfall.

Von B. Hultdermann, Hamburg.

Für moderne Anschauungen von Kriegführung hat die Kaperung feindlicher Schiffe, die nur friedlichen Zwecken dienen, womöglich gar, wie es zu Anfang des Krieges leicht der Fall sein kann, vom Kriegsausbruch keine Kenntnis haben, entschieden etwas dem Seeraub Ähnliches. Fällt es doch bei einem Landkriege Niemandem ein, Privateigentum wegzunehmen. Daß man im Seekriege kapert, beruht auf der Anschauung, daß die Störung oder Zerstörung des Handels eins der wirksamsten Mittel der Kriegführung sei. Auf dieselbe Anschauung geht auch der Anlaß zu einer Erörterung zurück, die seit einigen Wochen — in der »N. H. Börsen-Halle« begonnen — die hiesigen Versicherekreise und, wie wiederholte Ausführungen des »Fairplay«, ja sogar der »Times« zeigen, auch die englischen Assokuradeure lebhaft bewegt. Sogar eine formelle Erklärung einer Anzahl englischer Versicherungs-Gesellschaften ist darauf gefolgt.

Der Streitgegenstand läßt sich kurz in folgende Fragen zusammenfassen: Sind Versicherungen in England im Falle eines Krieges Englands mit dem Lande des Versicherten rechtsgültig, oder sind sie für die Dauer des Krieges suspendiert, oder werden sie durch Ausbruch des Krieges ein für allemal nichtig, und macht sich der englische Versicherer durch Zahlung eines Schadens an den Versicherten in solchem Falle eines Vergehens gegen die Politik seines Landes schuldig?

Daß eine Erörterung über diese Fragen überhaupt entstehen kann, daß sie nicht einfach an Hand eines Gesetzes-

paragraphen beantwortet werden können, hat seinen Grund darin, daß es ein englisches Versicherungsgesetz nicht gibt. Das ist freilich eine verwunderliche Tatsache im klassischen Lande der Assekuranz, um so verwunderlicher, da jahrelang aus Streitfälle aus Versicherungen die englischen Gerichte beschäftigen, als maßgebend erachtete Urteile über vier Fragen etwa 2000 an der Zahl vorliegen. Daß das Fehlen eines Versicherungsgesetzes ein Mangel ist, verkennt man auch in England nicht, wenigstens nicht in kaufmännischen Kreisen, Juristenkreise ziehen es, wie ein englischer Autor sagt, vielleicht vor, über Grundsätze eines ungeschriebenen Rechts als über die Auslegung und Anwendung von Gesetzparagraphen zu streiten. Dennoch brachte im Jahre 1884 Lord Herschell im Parlament einen Gesetzentwurf über das See-Versicherungswesen (Marine Insurance Bill) ein, der nur eine Kodifizierung des geltenden, ungeschriebenen, in tausenden von Urteilen niedergelegten Rechts bilden sollte. Der Entwurf ist in Kommissionen beraten, sein Schicksal ist heute aber noch unentschieden, die Beurteilung aller Assokuradenfragen also darauf angewiesen, sich nach Präzedenzfällen und allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu richten.

Die oben angezogene Anschauung, daß die Schädigung des Handels eines der vornehmsten Mittel zur Kriegführung ist, führt zu dem Rechtsgrundsatz, daß *Geschäfte mit dem Landfeinde illegal sind*. Dieser Grundsatz erscheint plausibel und seine Anwendung wenigstens unter Umständen als eine



wendige Maßnahme der Kriegführung. Ob ihn alle Theoretiker des Völkerrechts als *eo ipso* überall gültig ansehen, mag dahingestellt bleiben, wäre es auch ein anerkannter deutscher Rechtsgrundsatz, so würden wir auch zur Rechtsungültigkeit von Angehörigen eines feindlichen Staates in Deutschland geschlossener Versicherungen im Kriegsfall kommen. Ob auch diese vorhanden ist, mag allerdings zweifelhafter erscheinen. Daß jener Grundsatz im englischen Recht dagegen besteht, wird wohl nirgends bestritten. (Formuliert ist dieser Grundsatz z. B. wie folgt: »that the King's subjects cannot trade with an alien enemy, i. e. a person owing allegiance to a Government at war with the king, without the king's licence.«) Aus diesem Grundsatz folgt man nun, daß eine Versicherung feindlichen Gutes »illegal« ist. Eine bekannte Autorität, Douglas Owen, »A digest of the law of marine insurance« — ein Buch, das den oben erwähnten Gesetzentwurf von Lord Herschell zur Grundlage hat — gibt (§ 91) folgenden Grundsatz: »The insurer is not liable for any loss suffered by an alien enemy during the continuance of hostilities, even though the policy may have been effected before the commencement of hostilities«, und fügt als Note hinzu: »As a general rule, after hostilities have ceased, an alien enemy may enforce a contract made before the commencement of hostilities, for the plea in such an action, that the plaintiff is an alien enemy, is only a plea in abatement. But obviously this rule does not apply to insurance, otherwise by an English contract an alien enemy could indemnify himself against British capture.« Eine Versicherung gegen Beschlagnahme durch ein englisches oder ein England verbündetes Kriegsschiff gilt auf Grund Richterspruches als »illegal«, obwohl der Wortlaut der gewöhnlichen Lloydspolize auch die Versicherung dagegen einbegreifen würde (» . . . . arrests . . . . of all kings . . . . of what nation . . . . soever!«) Als »illegal« gilt aber auch anderweitige Versicherung feindlicher Waren, selbst gegen gewöhnliche Seefahr. So zitierte kürzlich der »Fairplay« eine andere Autorität, Arnould: »It was for a long time an unsettled question whether the insurance of enemy's property was or was not illegal at common law . . . . At length the Courts of Westminster Hall took the whole subject into consideration upon general principles, and established by a long course of divisions under Lord Kenyon, Lord Alvanley, and Lord Ellenborough, that such insurances were not only illegal and void, but repugnant to every principle of public policy.«

In diesen Sätzen ist auch das Motiv des Rechtsgrundsatzes klar ausgesprochen, es erübrigt sich nur noch die Frage, was nun unter »illegal« zu verstehen ist. Man kann darunter das Gegenteil von rechtsgültig, also *rechtsungültig* oder auch eine Handlung verstehen, die als *gesetzwidrig* anzusehen wäre und demnach strafbar sein könnte.

Die Auslegung dieses Wortes ist offenbar zweifelhaft, und muß es bleiben, solange nicht ein Gesetz es erläutert oder im konkreten Fall der Richter es tut. Eine Spekulation darüber, wie künftige richterliche Entscheidungen ausfallen werden, ist müßig, an älteren vorliegenden Entscheidungen seien hier folgende zitiert (Owen a. a. O.):

1) Policy on goods from London to Bayonne, effected on behalf of a Frenchman. War afterwards breaks out between England and France, and the goods are captured by a Spanish cruiser, i. e. by a British ally. The insurer is not liable, even though the action is brought after peace has been concluded.

2) Policy on gold bullion from Johannesburg to London, effected by a company registered and carrying on business in the South African Republic. On October 2nd the gold is seized in transit by the Government of the South African Republic. On that day war with England was anticipated,

but it did not break out until October 11th. The assured is entitled to recover.

3) Policy on gold bullion from the mine in the Transvaal to London effected in May. In October war breaks out between the Transvaal Government and England, and the gold is seized. The assured are a company registered in Natal, though working the mine in the Transvaal. The gold is not enemy's property, and the insurer is liable under the policy.

Der erste 1803 entschiedene Fall ist eine direkte, die beiden anderen aus dem Transvaalkrieg stammenden Fälle sind indirekte Bestätigungen des Grundsatzes, daß eine Versicherung von Feindes Gut nicht rechtskräftig ist. Zugleich zeigen sie, daß die Frage noch in *neuerer Zeit* vor die Gerichte gebracht worden ist.

Daß eine Versicherung von Hab' und Gut des Landesfeindes *nicht rechtsgültig* ist, auch wenn sie vor dem Kriege geschlossen war, ist hiernach unbestreitbar, und angesichts dessen ist die jüngst von einer größeren Anzahl englischer Feuerversicherungsgesellschaften und einer kleineren Anzahl Seeverversicherungsgesellschaften abgegebene Erklärung, daß sie auch im Kriegsfall ihre Verbindlichkeiten erfüllen würden, und daß kein »Gesetz« bestehe, das sie daran hindere, in ihrem letzten Teile — von dem falschen Ausdrucke »Gesetz« abgesehen — irreführend, denn stände das englische »Recht« der Erfüllung der Verbindlichkeiten nicht entgegen, so wären sie klagbar, was sie eben nicht sind.

Strittig bleibt nun noch die Frage, ob Versicherungen der Art *dauernd* aufgehoben und die Erfüllung von Verpflichtungen aus ihnen *strafbar* ist. Das Letztere hängt, wie schon gesagt, von der zukünftigen Interpretation des Wortes »illegal« ab, und ist daher nicht zu entscheiden, das erstere wird von der einen Autorität bejaht, von der anderen auf Verluste während des Krieges beschränkt, sodaß der Anspruch aus Verlusten vor dem Kriege nur ruhen und nach dem Kriege wieder auflieben würde. Daß er es nicht tut, behauptet dagegen Owen in dem oben angeführten Zitat offenbar bestimmt.

Nimmt man nun auch den *gelindesten* Fall an, so könnte es doch für einen in England Versicherten schon recht unangenehm sein, wenn im Falle eines Krieges sein Anspruch aus gewöhnlichem Seeschaden ruhen müßte bis zum Ende des Krieges, manch' kleiner Reeder würde das nicht aushalten können. Als ziemlich sinnlos erscheint es ferner, in England eine Versicherung zu nehmen, die Kriegsrisiko jeder Art einschließt, da doch *eo ipso* das britische Kriegsrisiko ausgeschlossen ist.

Erwägt man alle diese Umstände, so kommt man zu dem Schluß, daß es dringend wünschenswert ist, daß zunächst einmal das englische Assekuranzgesetz in Gesetzesform gebracht wird, damit möglichst völlige Klarheit geschaffen wird. Sodann ist die internationale Vereinheitlichung der Gesetzgebung auf diesem Gebiete und die Aufhebung des englischen Rechtsgrundsatzes zweifellos ein Ding, würdig des Schweißes der Edlen. Zugleich liegt begründeter Anlass vor, anzunehmen, daß die Angelegenheit sich der Aufmerksamkeit des *kaiserlichen Aufsichtsamtes für Privatversicherung nicht entzieht*. Könnte dieses keine Garantien von den englischen Versicherern erlangen, so würde man vielleicht den englischen Grundsatz definitiv auch in das deutsche Recht einführen können, im Hinblick darauf, daß englische Feuerversicherungen große Rückversicherungen in Deutschland zu nehmen pflegen.

Zweifellos aber ist unseres Erachtens, daß die Unterordnung solcher privaten Interessen unter die Kriegspolitik dem modernen Streben nach einer Milderung der Kriegsschäden nicht entspricht, ebenso wie, daß keine Rede davon sein kann, daß für die englische Politik die Verweigerung der Zahlung von Assekuranzschäden jemals eine wirksame Waffe sein könnte.

## Ein neuer Nebelsignal-Apparat. (Schraders Patent-Nebelhorn.)

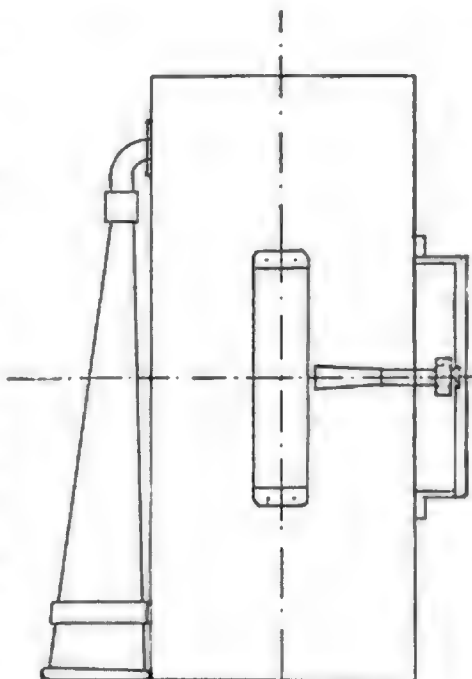
Der Apparat besteht im Äußern aus einem Kasten mit außen angebrachtem Schallrohr. Im Innern des Kastens ist ein doppelwirkendes Gebläse eingebaut, welches durch einen aussenstehenden Hebel in Bewegung gesetzt, die Luft in das darüber liegende Windreservoir treibt und durch die Spiralfedern zusammenpreßt, zum Schallrohr geht. Um ein Undichtwerden des Reservoirs zu verhüten, besteht der Anschluß zum Rohr aus einem vollen Stück Holz, in dem die Windzuführung zum Schallrohr muldenförmig ausgearbeitet ist, wodurch Fugen, wie bei den bisher gebräuchlichen Windkasten, vermieden werden und eine Reparatur oder Unbrauchbarkeit des Apparates ausgeschlossen wird, wenn äußere Gewalt sie nicht verursacht.

Ebenso ist ein Zusammenpressen des Leders durch die Spiralfedern in dem sich oben befindlichen Windreservoir ausgeschlossen, da in ihm eine Vorrichtung getroffen ist, durch welche das Zusammenpressen verhindert wird. Auch ist die Hebel-Konstruktion so einfach und exakt, daß Signale durch kurze Hebelbewegung erzeugt werden. Dieser Apparat kann in Originalgröße, sowie vergrößert stationäre Aufstellung erhalten. Ein besonderer Vorzug ist, daß die Luft durch eine Spiralschlauch-Vorrichtung zum Schallrohr nach jedem beliebigem Platz auf dem Schiffe transportiert werden kann.

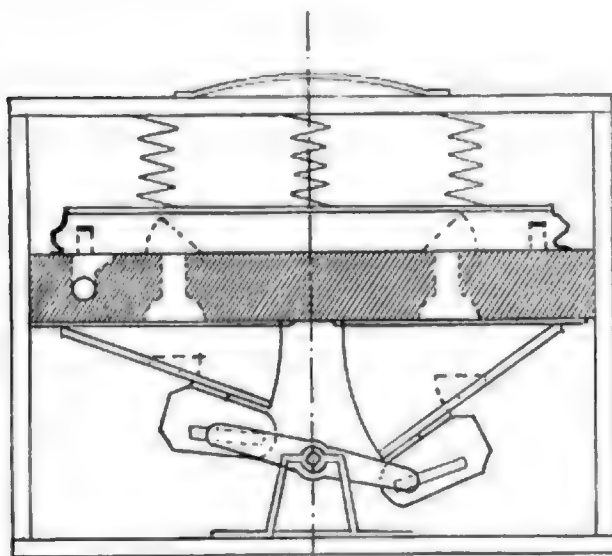
In Erinnerung darf im Hinblick auf die vorstehende Beschreibung gebracht werden, daß der Apparat bereits zwei Fachvereinen vorgeführt wurde und unter ihren Mitgliedern uneingeschränkte Zustimmung gefunden hat. Widerspruchslos

wurde von der Erfindung behauptet, sie stelle das beste gegenwärtig im Gebrauch befindliche Nebelsignalhorn dar. Ein Urteil, das den Erfinder berechtigt, sich um den Preis zu bewerben, den im vorigen Frühjahr hamburgische Reeder- und Assuranzkreise für die Konstruktion eines guten Nebelsignalapparates ausgesetzt haben.

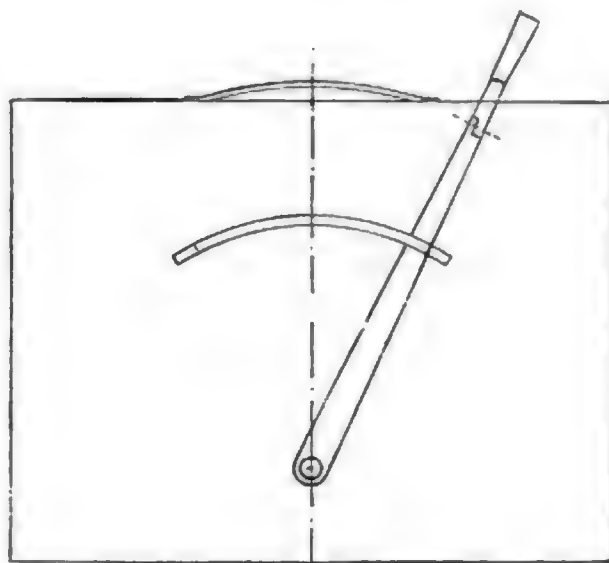
Wie notwendig zur Vermeidung von Kollisionen ein weit-schallendes Nebelhorn für Segelschiffe, insbesondere für kleine Segelfahrzeuge ist, lehrt das Studium der Kollisionsprozesse vor dem englischen Admiraltätsgericht. Wenn dort vor einiger Zeit gegen später laut werdenden Widerspruch aus Fachkreisen behauptet wurde, die Schallstärke des Nebelhorns auf Seglern müsse derjenigen der Dampfpfeifen auf Dampfern eher über- als unterlegen sein, so wird man dieser Forderung nicht mehr so heftig widersprechen, wenn daran erinnert wird, daß der Dampfer das ausweichende Schiff ist und daß auf ihm viel mehr Geräusche (Bugwasser, Arbeiten der Maschine, Dampfablassen etc.) zur Beeinträchtigung der Wahrnehmbarkeit von akustischen Signalen vorkommen, als auf nicht ausweichpflichtigen Seglern. Hat der Schradersche Apparat, wie die beiden Fachvereine behaupten, die Eigenschaft sich den eben gekennzeichneten Anforderungen mehr zu nähern, als es von anderen Nebelhörnern gesagt werden kann, dann verdiente seine Einführung befürwortet zu werden. Ebe das geschieht, müßte er auf See ausprobiert werden; ein Vorschlag, dessen Berücksichtigung wir den Segelschiffsreedereien empfehlen möchten.



Obere Ansicht.



Querschnitt.



Seiten-Ansicht.

## Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt in Hamburg\*).

Die großartige Entwicklung, welche die Industrie und vor allem die deutsche Industrie in den letzten Jahrzehnten erlebt hat, beruht in letzter Linie darauf, daß die Wissenschaft mit ihren mächtigen Fortschritten besonders in der Physik und Chemie sich der Erforschung praktischer Verhältnisse zugewendet, und daß die Praxis es verstanden hat, die von der Wissenschaft auf diesem Gebiet erworbenen Resultate sich zunutzen zu machen. Die befruchtende Wechselwirkung zwischen Theorie und Praxis würde aber wohl kaum zu erreichen gewesen sein, wenn die diesbezüglichen Bestrebungen der Vertreter von Wissenschaft und Industrie nicht von den Staatsbehörden durch die Begründung technischer Hochschulen, durch die Einrichtung chemischer und physikalischer Institute, Laboratorien und Versuchsanstalten in freigiebigster Weise gefördert worden wären.

Einen gewaltigen Aufschwung hat nun glücklicherweise in den letzten Jahrzehnten ja auch der Handel und mit ihm die Schifffahrt zu verzeichnen. Bisher ist dieser Fortschritt aber lediglich von der praktischen Seite erfolgt. Die technische Wissenschaft hat, sehr im Gegensatz zu der von der Deutschen Seewarte in so großartiger Weise geförderten maritimen Meteorologie und Ozeanographie, wenig zur Förderung der Schifffahrt beigetragen.

Es ist dieses ein etwas befremdliches Resultat. Denn a priori genommen sollte man erwarten, daß von der Erforschung der elementaren Verhältnisse, auf denen die Schifffahrt sich aufbaut, von der Anpassung der Schiffskonstruktion an die natürlichen Kräfte und von der größtmöglichen Ausnutzung der Energie alle an der Schifffahrt beteiligten Kreise mindestens einen ebenso großen Vorteil haben könnten, wie dieses bei der Wechselwirkung zwischen der Chemie und Physik und der Industrie schon lange der Fall ist.

Wenn in dieser Beziehung bisher Fortschritte nicht zu verzeichnen sind, und die Schifffahrt bisher über das Stadium des rein praktischen Ausprobierens nicht hinausgekommen ist, so dürfte das in allererster Linie daran liegen, daß die nötigen Hilfsmittel zur Anstellung von Untersuchungen über die Grundbedingungen der Schifffahrt, über die Wechselwirkungen der Wasser- und Windkräfte einerseits, der Schiffs- und Segelwiderstände andererseits so gut wie gänzlich fehlten.

Dabei handelt es sich hier aber um ein Wirkungsfeld, das eine große Zukunft hat und für das in den Kreisen der Interessenten ein praktisches Bedürfnis empfunden wird. Das ergibt sich schlagend daraus, daß für einzelne Zwecke besondere Anstalten dieser Art mit mehr oder weniger privaten Mitteln bereits begründet worden sind, obwohl der Staat als solcher für die Allgemeinheit in dieser Hinsicht bisher nicht wirksam geworden ist. Wir verweisen hierbei auf die Versuchsanstalt, welche die Kaiserliche Marine für ihre Zwecke begründet hat, auf die Modellversuchsanstalt des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven und die Schleppversuchsanstalt der Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften in Uebigau.

Hamburg besitzt bisher keinerlei derartiges Institut. Hamburg hat aber die größte Handelsmarine Deutschlands. In hamburgischen Kreisen wird ebenso wie anderswo die praktische Nützlichkeit solcher Forschungen empfunden. Leider haben aber hamburgische Reedereien zur Erzielung praktisch verwertbarer Fingerzeige für ihre Schiffskonstruktionen sich bisher nach Bremerhaven wenden müssen.

Dabei hat diese als solche empfundene Lücke in unseren Staatseinrichtungen nicht etwa darin ihren Grund, daß die für Anstellung derartiger Versuche befähigten Männer uns fehlten. Im Gegenteil dürfen wir mit Stolz solche Autoritäten zu den

Unsrigen zählen, die wie der Direktor des Germanischen Lloyd, Herr Konsul Schlick, durch sein Antivibrationssystem und neuerdings durch seine Versuche zur Konstruktion eines die Schlingerbewegung aufhebenden Apparates und wie Herr Prof. Dr. Ahlborn durch seine exakten Forschungen über den Schiffswiderstand, Herr Kapitän Meyer von der Seewarte durch seine Beobachtungen des Schiffssogs die Aufmerksamkeit und den Beifall der wissenschaftlichen und schiffsbautechischen Kreise sich erworben haben. Diese Männer haben ihre allgemein anerkannten Erfolge erzielt, obwohl sie die Forschungen im wesentlichen nur mit ihren eigenen, selbstverständlich beschränkten Mitteln und deshalb nur in bescheidenem Umfang betreiben konnten. Daß diese Privatmittel der Forscher auf die Dauer nicht ausreichen, dürfte ohne weiteres klar sein, und so hat denn auch Herr Konsul Schlick zur Fortführung seiner neuesten Erfindung die private Hilfe unserer größten Reederei in Anspruch nehmen müssen, nachdem er schon im Jahre 1901 einen detaillierten Plan zur Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt ausgearbeitet hatte. Neuerdings hat auch Herr Prof. Dr. Ahlborn einen diesbezüglichen Entwurf der Deputation für Handel und Schifffahrt vorgelegt. Versuche in größerem Maßstabe und mit zureichenden Mitteln blieben bisher aber nach wie vor unausführbar.

Wenn trotzdem so achtunggebietende Resultate erzielt worden sind, erachten wir es für eine Ehrenpflicht Hamburgs, hier fördernd einzutreten. Der unterzeichnete Verein hat sich mit der Frage über die Errichtung eines schiffahrtstechnischen Instituts eingehend beschäftigt. An der Erörterung haben Vertreter unserer Reedereikreise, unserer Werften und Ingenieure teilgenommen, und wir sind einstimmig zu dem Schluß gelangt, daß die Schaffung eines solchen Instituts einem praktischen Bedürfnis entspricht und hervorragende Aufgabe des modernen Staates sein sollte. Daß dieses auch in anderen Bundesstaaten empfunden wird, ergibt sich schon daraus, daß die Versuchsanstalt der Kriegsmarine inzwischen der technischen Hochschule in Charlottenburg, diejenige der Elbschiffahrts-Gesellschaften in Uebigau der Hochschule in Dresden angegliedert worden ist. Hamburg als die Empore der deutschen Schifffahrt, darf sich unseres Erachtens auf diesem Gebiet nicht von anderen Staaten überflügeln lassen, und darum zweifeln wir nicht daran, daß, soweit die finanziellen Verhältnisse des Staats es irgend gestatten, auch die Bürgerschaft einem Eingehen des Hohen Senats auf unsere Vorschläge ihre Zustimmung nicht versagen wird.

Der Aufgaben, welchen sich ein solches Institut widmen könnte, sind so viele, daß auf einen sukzessiven Ausbau desselben von vornherein Bedacht genommen werden sollte. Zu diesen Aufgaben gehören die Erforschung der Einwirkung des Wasserwiderstandes auf den Schiffskörper und die Schiffsschraube, die daraus für die Konstruktion beider Faktoren sich ergebenden Schlüsse, die Anstellung von Schleppversuchen, die Erforschung des Schiffs- und Grundsogs, die Einwirkung des Stroms auf Strombauwerke und die Korrektur der Strombautechnik hieraus, die Wechselwirkung zwischen Wind und Segel, die Prüfung des Schiffbaumaterials auf seine magnetischen Eigenschaften, die Prüfung neuer Erfindungen auf dem Gebiete der Schiffbautechnik, insbesondere auch zugunsten der Verhütung der Entzündung von Kohlenladungen und der Desinfektion pestifizierter Schiffsräume. Der mannigfache Segen, der aus dem Wirken eines solchen Instituts für alle beteiligten Kreise, für die Reedereien, die Werften, die Assekuradeure und Klassifikationsinstitute ersprießen würde, legt die Erwägung nahe, ob man nicht, wenn wirklich erhebliche finanzielle Bedenken vorliegen sollten, an die Opferwilligkeit dieser Kreise appellieren und einen Teil der Kosten auf dieselben abwälzen könnte.

\* ) Eingabe des Nautischen Vereins zu Hamburg an den Senat von Hamburg.



Hamburg hat in den letzten Jahrzehnten große Summen für sein chemisches und physikalisches Staatslaboratorium, für Kunstzwecke und Vorlesungswesen verausgabt. Sollte es demgegenüber nicht eine mindestens ebenso vornehme Aufgabe unseres Staates sein, seiner Schifffahrt, dem Lebensnerv, aus dem unser Gemeinwesen seine hauptsächlichsten Kräfte zieht, eine wissenschaftlich und praktisch gewinnbringende Förderung angedeihen zu lassen und ein für andere Staaten vorbildliches Unternehmen zu schaffen?

Indem wir über die Beantwortung, die man dieser Frage zuteil werden lassen muß, unsererseits nicht im Unklaren zu sprechen wir daher die ergebenste Bitte aus:

Ein Hoher Senat möge die zur Errichtung einer schiffahrtstechnischen Versuchsanstalt und zur Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel nötigen Schritte ergreifen.

**Der Nautische Verein zu Hamburg.**

Dr. Paul Ehlers,

II. Schriftführer.

F. C. Brammer,

I. Vorsitzender.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Drittes Rundschreiben.

Oldenburg i. Gr., 16. September 1906.

**Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge.** Der Herr Staatssekretär des Innern übersandte mir die neuesten Entwürfe von Vorschriften über die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge, welche die britische Regierung zum 1. Mai 1906 durch „Order in Council“ in Kraft zu setzen beabsichtigt mit dem Ersuchen um baldgefällige Mitteilung, falls der Deutsche Nautische Verein Bedenken hegen sollte, daß deutscherseits in gleicher Weise verfahren werde. Ich lasse diese Entwürfe in ihrem Wortlaute folgen:

Draft Rules as to the Lights and Signals of Fishing-Vessels 1905.

Art. 9. — Fishing-vessels and fishing-boats, when under way and when not required by this Article to carry or show the lights hereinafter specified, shall carry or show the lights prescribed for vessels of their tonnage under way.

- a) Open boats, by which is to be understood boats not protected from the entry of sea water by means of a continuous deck, when engaged in any fishing at night, with outlying tackle extending not more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one all-round white light.

Open boats, wenn fishing at night, with outlying tackle extending more than 150 feet horizontally from the boat into the seaway, shall carry one allround white light, and in addition, on approaching or being approached by other vessels, shall show a second white light at least 3 feet below the first light and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction in which the outlying tackle is attached.

- b) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision a), when fishing with drift nets, shall, so long as the nets are wholly or partly in the water, carry two white lights where they can best be seen. Such lights shall be placed so that the vertical distance between them shall be not less than 6 feet and not more than 15 feet, and so that the horizontal distance between them, measured in a line with the keel, shall be not less than 5 feet and not more than 10 feet. The lower of these two lights shall be in the direction of the nets, and both of them shall be of such a character as to show all round the horizon, and to be visible at a distance of not less than 3 miles.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea sailing fishing vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the net or gear) a white light, visible at a distance of not less than one sea mile, on the approach of or to other vessels.

- c) Vessels and boats, except open boats as defined in subdivision a), when line-fishing with their lines out and

attached to our hauling their lines, and when not anchor or stationary within the meaning of subdivision b), shall carry the same lights as vessels fishing with drift-nets. When shooting-lines, or fishing with towing lines, they shall carry the lights prescribed for a steam or sailing vessel under way respectively.

Within the Mediterranean Sea and in the seas bordering the coasts of Japan and Korea sailing fishing vessels of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to carry the lower of these two lights; should they, however, not carry it, they shall show in the same position (in the direction of the lines) a white light, visible at a distance of not less than one sea mile, on the approach of or to other vessels.

- d) Vessels, when engaged in trawling, by which is meant the dragging of an apparatus along the bottom of the sea —

1. If steam-vessels, shall carry in the same position as the white light mentioned in Article 2 (a) a tricoloured lantern so constructed and fixed as to show a white light from right ahead to two points on each bow, and a green light and a red light over an arc of the horizon from two points on each bow to two points abaft the beam on the starboard and port sides respectively; and not less than 6 nor more than 12 feet below the tricoloured lantern a white light in a lantern, so constructed as to show a clear uniform and unbroken light all round the horizon.

2. If sailing-vessels, shall carry a white light in a lantern, so constructed as to show a clear uniform and unbroken light all round the horizon, and also, on the approach of or to other vessels, show where it can best be seen a white flare-up light or torch in sufficient time to prevent collision.

All lights mentioned in sub-division (d) 1 and 2 shall be visible at a distance of at least 2 miles.

- e) Oyster dredgers and other vessels fishing with dredge-nets shall carry and show the same lights as trawlers.
- f) Fishing-vessels and fishing-boats may at any time use a flare-up light in addition to the lights which they are by this Article required to carry and show, and they may also use working lights.
- g) Every fishing-vessel and every fishing-boat under 15 feet in length, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least one mile.

Every fishing-vessel of 150 feet in length or upwards, when at anchor, shall exhibit a white light visible all round the horizon at a distance of at least one mile and shall exhibit a second light as provided for vessels of such length by Article 11.

Should any such vessel, whether under 150 feet in length, or of 150 feet in length or upwards, be attached to a net or other fishing gear, she shall on the approach of other vessels show an additional white light at least 3 feet below the anchor light, and at a horizontal distance of at least 5 feet away from it in the direction of the net or gear.

- b) If a vessel, or boat when fishing becomes stationary in consequence of her gear getting fast to a rock or other obstruction, she shall in daytime haul down the day-signal required by sub-division (k); at night show the light or lights prescribed for a vessel at anchor; and during fog, mist, falling snow; or heavy rainstorms make the signal prescribed for a vessel at anchor. (See subdivision d, and the last paragraph, of Article 15.)
- i) In fog, mist, falling snow, or heavy rain-storms, drift-net vessels attached to their nets, and vessels when trawling, dredging, or fishing with any kind of drag-net, and vessels line fishing with their lines out, shall, if of 20 tons gross tonnage or upwards, respectively, at intervals of not more than one minute make a blast; if steam-vessels, with the whistle or syren, as if sailing-vessels with the foghorn; each blast to be followed by ringing the bell. Fishing vessels and boats of less than 20 tons gross tonnage shall not be obliged to give the above-mentioned signals; but if they do not, they shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than one minute.
- k) All vessels or boats fishing with nets or lines or trawls, when under way, shall in daytime indicate their occupation to an approaching vessel by displaying a basket or other efficient signal where it can best be seen. If vessels or boats at anchor have their gear out, they shall, on the approach of other vessels, show the same signal on the side on which those vessels can pass.

The vessels required by this Article to carry or show the lights hereinbefore specified shall not be obliged to carry the lights prescribed by Article 4 (a) and the last paragraph of Article 11.

#### Pilot Vessels' Lights.

#### Proposed Amended Version of Article 8 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

Art. 8. Pilot-vessels, when engaged on their station on pilotage duty, shall not show the lights required for other vessels, but shall carry a white light at the masthead, visible all round the horizon, and shall also exhibit a flare-up light or flare-up lights at short intervals, which shall never exceed fifteen minutes.

On the near approach of or to other vessels they shall have their sidelights lighted, ready for use, and shall flash or show them at short intervals, to indicate the direction in which they are heading, but the green light shall not be shown on the port side, nor the red light on the starboard side.

A pilot-vessel of such a class as to be obliged to go alongside of a vessel to put a pilot on board, may show the white light instead of carrying it at the masthead, and may, instead of the coloured lights above mentioned, have at hand ready for use a lantern with a green glass on the one side and a red glass on the other, to be used as prescribed above.

A steam pilot vessel exclusively employed for the service of Pilots licensed or certified by any Pilotage authority or the Committee of any Pilotage District when engaged on her station

on pilotage duty and not at anchor shall in addition to the lights required for all pilot boats carry at a distance of eight feet below her white masthead light a red light visible all round the horizon and of such a character as to be visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least two miles and also the coloured side-lights required to be carried by vessels when under way.

When engaged on her station on pilotage duty and at anchor she shall carry in addition to the lights required for all pilot boats the red light above mentioned, but not the coloured side-lights.

Pilot-vessels, when not engaged on their station on pilotage duty, shall carry lights similar to those of other vessels of their tonnage.

Die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins ersuche ich erbeuge, sich baldmöglichst zu der Angelegenheit äußern zu wollen.

#### Einführung eines Dampferpatentes für Steuerleute.

Wie ich von der Handelskammer in Flensburg erfahren habe, hat das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Danzig sich wegen Einführung eines Dampferpatentes für Steuerleute an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe gewandt. Zu diesem Ersuchen hat die Handelskammer zu Flensburg in einer Eingabe an den Herrn Regierungspräsidenten zu Schleswig Stellung genommen. Sie hat in dieser Eingabe ausführlich begründete Vorschläge zur Behebung des Mangels an Steuerleuten gemacht und sich ferner für den vom letzten Nautischen Vereinstage angenommenen Antrag ausgesprochen.

**Befeuern der Betonung der schleswigschen Westküste.** Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten teilte mir mit, daß die von den Regierungskommissaren auf dem letzten Vereinstage in Aussicht gestellte Besprechung mit Vertretern des Nautischen Vereins für die schleswigsche Westküste inzwischen stattgefunden habe. Dabei sei über die in der Ausführung begriffene Verbesserung der Befeuern und Betonung jener Küste weitgehendste Auskunft gegeben worden. Auch habe über die Behandlung aller weitergehenden Wünsche des Vereins eine Verständigung stattgefunden.

**Seemannsches Wörterbuch.** Die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins, welche das Wörterbuch zum Subskriptionspreis von 7,50 Mk. für das geheftete und von 9 Mk. für das gebundene Exemplar beziehen wollen, werden ersucht mir baldmöglichst die Anzahl der gewünschten Exemplare anzugeben.

**Auslegung eines Feuerschiffs im Rigaischen Meerbusen.** Vom Auswärtigen Amt wird mir mitgeteilt, daß meine Eingabe, betreffend die Auslegung eines Feuerschiffes im Rigaischen Meerbusen, nach Prüfung durch die inneren Behörden der Kaiserlichen Botschaft in St. Petersburg zur weiteren Veranlassung übermittelt worden sei.

**Deutsche Seemannsmission in Großbritannien.** Der Vorsitzende der deutschen Seemannsmission in Großbritannien, Herr Pastor Harms, teilte mir mit, daß es im Interesse der deutschen Seemannsmission wünschenswert sei, wenn der Deutsche Nautische Verein auf seinem nächsten Vereinstage sich mit den Bestrebungen der Mission beschäftigen würde. Herr Pastor Harms hat sich auch bereit erklärt, auf dem nächsten Vereinstag einen Vortrag zu halten. Ich ersuche die Mitglieder, sich gefälligst zu diesem Vorschlage äußern zu wollen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
Schultze.

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Die Dampfschiffs-Reederei »Horn« A.-G., Lübeck, hat der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Flensburg 2 **Frachtdampfer** von 5400 bzw. 5700 T. Tragfähigkeit in Auftrag gegeben, die am 15. August und 15. September 1906 abgeliefert werden sollen.

Die hamburgische Reederei Leonhardt & Blumenberg hat der Werft von Henry Koch in Lübeck den Bau eines etwa 2500 Tons großen Frachtdampfers übertragen, der den Namen **»Else zum Bach«** erhalten wird.

Die Braker Heringsfischerei A.-G. kontrahierte mit der Firma C. Lübring, Schiffswerft, Kirchhammelwarden, den Bau von **zwei stählernen Heringsloggern**, Ablieferung 1. Mai 1906. Die Schiffe werden für die Klasse 100 A 4 K (große Küstenfahrt) nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd erbaut. Hauptdimensionen:  $24,05 \times 6,50 \times 3,12$  m.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen, bestellte bei den Nordseewerken in Emden **mehrere Leichtererschiffe**.

Die Schleppschiffahrts-Gesellschaft »Unterweser« hat den Nordseewerken in Emden **vier Leichter**, zwei zu je 1550 Tons und zwei zu je 1250 Tons, in Bauauftrag gegeben.

Die Firma G. H. Thyen in Brake übernahm von der Braker Heringsfischerei A.-G. den Bau von **zwei Heringsloggern**, welche nach den Vorschriften des Germ. Lloyd erbaut und zur nächsten Fangperiode abgeliefert werden müssen. Außerdem hat die Werft zwei Leichterfahrzeuge von je 40 m Länge für Südamerika im Bau.

### Stapelläufe.

Am 23. September lief auf der Kaiserlichen Werft in Danzig der kleine Kreuzer (Ersatz »Alexandrine«) **»Danzig«** glücklich vom Stapel.

Am 23. September lief auf der neuen Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der für die Firma: The Leith and Flensburg Shipping Co. Ltd. in Leith im Bau befindliche Frachtdampfer (No. 248) **»Taurus«** glücklich vom Stapel. Der Neubau hat folgende Hauptabmessungen:  $250' 0'' \times 35' 3\frac{1}{2}'' \times 16' 10''$ ; Tragfähigkeit ca. 1950 Tons.

Am 25. September lief auf den Howaldtswerken der Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer **»Venus«** (Bau-No. 433) glücklich vom Stapel. Eigentümerin ist die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, welche den Dampfer für die Fahrt an der südbrasilianischen Küste verwenden wird. Das Fahrzeug mißt:  $200' 0'' \times 30' 0'' \times 11' 9\frac{1}{2}''$  und erhält zwei Dreifach-Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation von zusammen 700 ind. PS., die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von  $11\frac{1}{2}$  Knoten verleihen sollen. Der Dampfer hat Einrichtungen für 68 Passagiere I. Klasse und 72 III. Klasse, elektrische Beleuchtung und elektrische Ventilation, Kühlraum mit Eis- und Kühlmaschine und wird in jeder Beziehung der Neuzeit entsprechend ausgestattet werden.

Für die Reederei J. D. Stürcken, Bremen, lief auf der Schiffswerft von Nüske & Co. A.-G. in Stettin-Grabow der Frachtdampfer **»Gladiator«** von ca. 650 Tons d. w. glücklich vom Stapel. Die Dimensionen sind  $156' 5'' \times 26' 11'' \times 12' 6\frac{1}{2}''$ .

Das Schiff erhält eine dreifache Expansionsmaschine mit zwei Kessel.

### Probefahrten.

Am 23. September fand von Hamburg aus unter reicher Beteiligung die zufriedenstellende Probefahrt des von der Deutschen Ost-Afrika Linie von Blohm & Voß, Hamburg, erbauten Reichspostdampfers **»Admiral«** statt. Der Seekriegsmiße:  $127 \times 15,24 \times 9,8$  m; 6300 Tons Tragfähigkeit. Die wasserdichte Querschotten bilden elf Abteilungen, die die Stabilität des Schiffes bedeutend erhöhen. »Admiral« erreichte mit seinen beiden Maschinen, die jede etwa 2200 Pferdind. durchschnittlich indizieren, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 Seemeilen. Ganz besondere Sorgfalt ist auf die bequeme Unterbringung der Passagiere verwandt worden, von denen 120 in der ersten Klasse, 84 in der zweiten Klasse und 100 Personen in der dritten Klasse aufgenommen werden können. Außerdem ist genügend Raum vorhanden, um eine große Anzahl Zwischendeckspassagiere an Bord unterzubringen. Sämtliche Passagierräume, die den weitgehendsten Ansprüchen an Komfort und Hygiene Rechnung tragen, befinden sich über dem sogenannten Hüttendeck und in den auf diesem Deck befindlichen Aufbauten.

Am 26. September verließ der für Rechnung des Herrn Rob. M. Sloman jr., Hamburg, von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft erbaute Dampfer (No. 249) **»Rom«** den Flensburger Hafen zu einer Probefahrt. Sie nahm einen guten Verlauf. Leistungsfähigkeit von Schiff und Maschine war in jeder Hinsicht zufriedenstellend. Das Schiff, welches für Fracht und Passagiere eingerichtet ist, mißt:  $284 \times 39 \times 24' 9''$ ; Tragfähigkeit ca. 3000 Tons. Der Dampfer, der nach Germ. Lloyd 100 AL. erbaut ist, besitzt eine Dreifach-Expansionsmaschine von 1000 ind. PS., die ihm beladen eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen.

**Dividenden.** Blohm & Voß, Kommandit-Ges. auf Aktien, Hamburg 9 pZt.; Flensburger Schiffbau-Gesellschaft 4 pZt.; Stettiner Oderwerke, Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau 3 pZt.; Aktiengesellschaft Nüske & Co., Stettin 3 pZt.

**Neue Schiffswerft in Fiume.** Der ungarische Handelsminister schloß mit der Firma Danubius-Schönichen-Hannemann Vereinigte Schiffbau- und Maschinenfabrik-Gesellschaft einen Vertrag, worin sich die Firma verpflichtet, bei Fiume eine Werft zu errichten, um den Bedarf der Kriegsmarine und Handelsmarine befriedigen zu können. Die Werft wird innerhalb eines Jahres betriebsfertig sein.

## Maritime Rundschau.

Der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg ist durch einen mit der Republik von Nicaragua auf zwei Jahre abgeschlossenen Vertrag der Postdienst in den Häfen der Republik an der pazifischen Küste übertragen worden. Die Dampfer werden als Postdampfer betrachtet werden und alle Privilegien genießen, die solchen zugestanden sind.

Der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd **»Kaiser Wilhelm II.«** hat auf seiner letzten Reise von Bremen nach New York 633 Passagiere erster und 352 Passagiere zweiter Klasse, nebst 773 Zwischendeckern, an Bord gehabt. Das ist die höchste Zahl von Kajütspassagieren, die je ein Dampfer über den Ozean befördert hat. Der Dampfer stellt damit seinen eigenen Rekord, den er im September 1903 bei der Beförderung von 974 Kajütspassagieren gestellt hat.



Das Recht zur Führung der Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz ist beigelegt worden: 1) dem Oberleutnant z. S. der Seewehr I. Feldmann für den der Reederei D. Fuhrmann, Hamburg, gehörenden Dampfer »Hohenfelde«; 2) dem Oberleutnant z. S. d. R. Lerche für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer »Croatia«; 3) dem Kapitäuleutnant d. R. Krause für den der Kosmoslinie gehörenden Dampfer »Setos«.

Zum Hafenmeister wurde in Lübeck vom Senat an Stelle des in den Ruhestand tretenden Hafenmeisters Brüning Kapitän Murken gewählt, der bisher Kapitän beim Norddeutschen Lloyd war.

Zur Verordnung über die Schiffsabgaben in Lübeck ist folgender Absatz hinzugefügt worden: »Schiffe, die zur Benutzung eines Lotsen verpflichtet sind, aber keinen Lotsen benutzen, sind hinsichtlich der Zahlung des Lotsengeldes so zu behandeln, als ob sie die Hilfe eines Lotsen in Anspruch genommen hätten. Das gilt sowohl für das See- als auch für das Revier-Lotsengeld.«

Am 25. September wurde in Mailand in Gegenwart des italienischen Königspaares und hoher Würdenträger der X. internationale Schifffahrtkongress eröffnet. Er, der von 25. bis 27. getagt hat, beschäftigte sich in der Hauptsache mit der Binnenschifffahrt, daneben sind aber auch Seeschifffahrtsfragen behandelt worden; auf diesen Teil werden wir gelegentlich zurückkommen.

Unter dem Namen »automatic gravitation marine governor« ist in Verbindung mit der Drosselklappe eine Einrichtung auf dem englischen Dampfer »Wakool« eingeführt worden, um die Dampfzuströmung beim Stampfen des Schiffes zu regulieren und um ein »Rasen« der Schraube zu verhindern, wenn sie aus dem Wasser schlägt.

Die Verschollenheitserklärung des britischen Segelschiffs »Chipperville« gibt der englischen Presse zu der Mitteilung Anlaß, daß mit diesem Fahrzeug die in diesem Jahre verschollenen Schiffe die Anzahl 41 erreicht haben. Eine sehr hohe Ziffer (19 in 1904) und insofern nicht recht verständlich, als wir in diesem Jahre von besonders schweren und anhaltenden Stürmen nicht heimgesucht worden sind, im Gegensatz zu 1903 (einem Rekordjahr verschollener Schiffe, nämlich 44), mit seinem schweren Wetter im Frühjahr und auch im Herbst.

Berechtigte Entrüstung rufen die rigorosen Quarantänenvorschriften in Marokko gegen deutsche Herkünfte hervor. Dem Oldenburger Dampfer »Faro« wurde nur gestattet einen kleinen unverdächtig erschienenen Teil der Ladung zu löschen, die ganzen übrigen Güter mußten in Gibraltar gelandet werden. Da diese Absperrungspolitik einen politischen Untergrund hat, wird die Reichsregierung zu energischen Schritten aufgefordert.

## Vermischtes.

**Unterwassersignale Elbefeuerschiff I.** Hierzu schreibt uns die Deputation für Handel und Schifffahrt, Hamburg, unter dem 21. September: »In der »Hansa« Nr. 37, Jahrgang 42, vom 16. September d. J. befindet sich eine Notiz, betreffend Unterwassersignale des Elbefeuerschiffs I, in welcher gesagt ist, die Einrichtung stehe der Schifffahrt zur Verfügung, und in welcher ein Erkennungszeichen angegeben ist. Es darf ergebend darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Einrichtung vom han-

burgischen Staate noch nicht übernommen ist, vielmehr zurzeit nur zu Versuchen dient, der Schifffahrt also nicht zur Verfügung steht, und daß ein Erkennungszeichen amtlich noch nicht festgesetzt, daher auch eine Bekanntmachung darüber nicht erlassen ist. Da die von Ihnen gebrachte Notiz unter diesen Umständen zu Mißverständnissen Veranlassung geben könnte, bittet die obenbezeichnete Deputation eine Berichtigung im Sinne des Vorstehenden gefällig zu veranlassen«.

**Über den Wert von Unterwassersignalen** liegt in einem Telegramm aus Boston an die »Shipping Gazette« ein Zeugnis vor, an dem man nicht ohne Bemerkung vorüber gehen darf. »Alabama« und »Jowa«, zwei amerikanische Linienschiffe, nähern sich gemeinsam der Hafeneinfahrt von Newport (R. I.). »Alabama« mit, »Jowa« ohne Einrichtungen für Unterwassersignale. Es wird nebelig, beide Schiffe verlieren sich aus Sicht. »Alabama« erhält mit dem vor einem Riff gelagerten Feuerschiff, das Unterwassersignal-Apparate an Bord hat, Schallverbindung und steuert sich von der gefährlichen Untiefe frei. »Jowa« die ohne Kenntnis eines genauen Bestecks navigierte, kam schließlich in Kollision mit dem Feuerschiff, verursachte beträchtlichen Schaden und entging mit knapper Not der Gefahr des Aufstoßens auf die Untiefe. Die Einfahrt zum Hafen von Newport ist sehr eng, außerdem herrscht dort auch ein starker Tidestrom.

**Aus verschiedenen Seeamisentscheidungen.** Strandung einer norwegischen Galeas bei Helgoland: »Der Unfall ist dadurch herbeigeführt, daß der Führer der Galeas sich in seinem Abstände vom Helgoländer Feuer geirrt hat. Mängel der deutschen Hilfseinrichtungen der Schifffahrt sind bei dem Unfall nicht zu Tage getreten, die Helgoländer Rettungsstation hat sich sogar bei der Bergung der Besatzung des gestrandeten Schiffes gut bewährt.« (Hamburg). — Grundstoß eines Dampfers auf Kullagrund bei Trelleborg in Schweden: »Der Unfall ist einmal darauf, daß der zweite Steuermann das ihm vom Kapitän vor Passieren von Falsterbo-Feuerschiff übergebene Ruderkommando unrichtig dem ersten Steuermann weitergegeben hat, und sodann und vornehmlich auf unrichtige Navigation und Nachlässigkeit des ersten Steuermanns zurückzuführen. Auf Antrag des Reichskommissars wird dem ersten Steuermann St. die Befugnis zur Ausübung des Schifferberufes unter Belassung der Befugnis zur Ausübung des Steuermannsberufes entzogen.« (Lübeck). — Tod eines Schiffsmannes durch Überbordfallen im Hafen von Nordenham, weil er seine Notdurft statt im Klosett außenbords verrichtet hatte: »Die Schiffsführung trifft kein Verschulden. Um derartige schon wiederholt vorgekommenen Unfälle zu vermeiden, empfiehlt es sich für Schiffsoffiziere, die Leute streng anzuweisen, daß sie auch nachts die an Bord befindlichen Klosetts zu benutzen haben.« (Brake). — Strandung eines Dampfers in der Einfahrt der Bucht von Diego Suarez: »Der Unfall ist von dem Kapitän L. verschuldet, indem dieser versäumt hat, sich mit einer Spezialkarte des ihm unbekannten Hafens zu versehen. Bei dem Versuche, die dem Kapitän nicht bekannte Einfahrt ohne Karte zu passieren, ist ferner nicht mit der nötigen Vorsicht navigiert worden.« (Hamburg).

**Die von der Versorgungskasse Vereinigter Reederelen a. G. in Hamburg neu aufgenommene Kapitalversicherung** ist unter dem 21. d. M. von der Reichsaufsichtsbehörde genehmigt. Die Kasse ist nunmehr in der Lage, ihren Versicherten zwei verschiedene Versicherungsmöglichkeiten zu bieten, eine Pensionsversicherung und eine Kapitalversicherung. Die erstere gewährt Invaliden- und Altersrente für den Versicherten, Witwen- und Waisenrenten für die Hinterbliebenen; bei der zweiten erhält der Versicherte ein Kapital, wenn er das 65. Lebensjahr vollendet und bis dahin Invalidenrente, die Hinterbliebenen (Frau,

Kinder oder andere von ihm bestimmte Personen) das Kapital, wenn er vorher stirbt. Das Kapital steigt mit dem Gehalt, beträgt beispielsweise 260 pZt. des Gehaltes (bis 15 600 Mk.), wenn der Versicherte beim Eintritt noch nicht 25 Jahre, 220 pZt. (bis 13 200 Mk.), wenn er 30 Jahre alt war. Die Firmen, die der Kasse angehören, können jetzt ihren versicherten Angestellten freistellen, ob sie sich für ihr Alter, für Frau und Kinder Renten oder ein Kapital versichern wollen, und die Angestellten haben, da die Beiträge für beide Versicherungsformen gleich sind, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt noch die Möglichkeit zur anderen Form überzugehen. Da ferner alle Einrichtungen der Kasse so getroffen sind, daß sie sich den Bedürfnissen und Wünschen der Mitglieder leicht und bequem anpassen, so bietet die Kasse allen Großkauffleuten und Fabrikanten eine bequeme Möglichkeit, die Existenz ihrer Angestellten durch regelmäßige jährliche Aufwendungen in der einen oder in der anderen Weise sicher zu stellen.

**Schiffsverluste im I. Quartal 1905** nach Lloyds-Register. Es gingen an Schiffen von 100 Tons und mehr Raumgehalt verloren:

Flagge	Schiffsbestand		Verluste			
	Anz.	Raumgeb.	Anz.	pZt.	Raumgeb.	pZt.
Großbritannien.	9 236	15 391 350	50	0,54	61 529	0,40
Brit. Kolonien.	2 014	1 169 493	13	0,65	5 159	0,43
Ver. Staaten v. Amerika*)	2 970	2 590 349	22	0,74	12 259	0,47
Österr.-Ungarn	290	585 156	1	0,34	2 480	0,42
Dänemark	803	597 984	2	0,25	2 969	0,50
Holland	496	687 529	2	0,40	392	0,06
Frankreich	1 376	1 693 366	10	0,73	10 477	0,62
Deutschland	1 935	3 369 807	12	0,62	27 538	0,82
Italien	1 238	1 187 566	22	1,78	16 642	1,40
Japan**)	591	668 360	3	—	3 005	—
Norwegen	2 218	1 717 654	21	0,95	13 299	0,77
Rußland	1 370	840 515	4	0,29	4 111	0,49
Spanien	570	754 855	7	1,21	6 987	0,93
Schweden	1 517	751 533	9	0,59	6 314	0,84
Außerdem	—	—	19	—	14 870	—
Total	—	—	197	—	188 640	—

\*) Die Schiffe in der Fahrt auf den Großen Seen sind nicht mit eingeschlossen.

\*\*) Handelt sich nur um Dampferverluste.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. August 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1905	1905	1904	1904
Totalverluste	15	33	14	32
Beschädigungen	339	146	337	163

Nach Flaggen geordnet gingen im August 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	7	holländische	—	1
brasilianische	1	—	italienische	—	2
britische	4	9	japanische	3	1
dänische	—	2	norwegische	1	5
deutsche	—	1	russische	1	—
französische	3	3	schwedische	1	2

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 27. September. Der Vorsitzende gab bekannt, daß der Verein abermals Gelegenheit gehabt habe, einem hilfsbedürftigen Mitgliede eine erhebliche Summe aus dem Unterstützungsfonds zukommen zu lassen. Sei dies auch ein sehr erfreuliches Zeichen für die wachsende Bedeutung des Fonds, so ergebe sich doch aus seiner häufigen Inanspruchnahme das Gebot, die für Unterstützungszwecke verfügbaren Mittel zu erhöhen. Ferner teilte der Vorsitzende mit, daß sich auf sein Ersuchen Herr Dr. Kammann in nächster Sitzung zu einem Vortrag über die Abänderung der Satzung der Ver-

sorgungskasse vereinigter Reedereien a. G. bereit erklärt habe. Die Versammlung beschließt, an die Mitglieder der vereinigten Vereine Einladungen ergehen zu lassen. Laut Tagesordnung beschäftigte sich sodann der Verein mit der Weiterberatung der Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine. Nächste Sitzung am 4. Oktober.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 21. September abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden vier Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Es wurde ein Artikel aus dem Organ der Reeder des nordischen überseeischen Verkehrs verlesen, in welchem wieder die Einführung von sogenannten Dampferpatenten befürwortet wird. Als Hauptgrund wurde der Mangel an Schiffsoffizieren angeführt, der sich in den Ostseegebieten und auch jetzt in den Nordseegebieten geltend mache. Auch wurde weiterhin bemerkt, daß die Ansprüche, welche in bezug auf das Examen an die Prüflinge gestellt werden, zu hoch seien und somit eine erhebliche Anzahl tüchtiger und praktisch wohl erfahrener Seelute vor den theoretischen Anforderungen zurückscheuten. Von der Versammlung aus wurde dieser Artikel auf das Schärfe zurückgewiesen und verurteilt. An der Hand von Zahlen, welche sich auf die Schiffsofiziere und auf die Prüflinge, die in den letzten Jahren ihr Examen bestanden hatten, bezogen, wurde klargestellt, daß absolut kein Mangel an Schiffsoffizieren vorherrsche, daß vielmehr ein Überfluß sich in jeder Beziehung bemerkbar mache. Es sei vielmehr dahin zu streben, die Examenforderungen auf jeden Fall bestehen zu lassen, resp. zu erhöhen. Die Unlust von seiten der Schiffsoffiziere auf den Dampfern der Ostsee zu fahren, habe nur darin ihren Grund, daß dort größtenteils keine genügende Bezahlung, Verpflegung und dem Stande entsprechende Behandlung herrsche.

## Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Betriebs-Ergebnisse im Monat August 1905.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläcke & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Holtensau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalrats Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	974 mit 381 535 t N.E.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	916	43 479
Leichterfahrzeuge	103	36 808
Zus.	1993	461 822 t N.E.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	989 Fahrzeuge mit 211 404 t N.E.
belgischer	3	1 678
britischer	70	57 686
dänischer	109	48 406
schwedischer	71	24 685
norwegischer	25	17 704
französischer	3	1 845
russischer incl. finn.	39	35 169
niederländischer	10	11 334
div. Flaggen	3	1 773

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m . . . 3046 Schiffe  
" 6 m bis 8,5 m . . . 47 "

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9 Std. 2 Min.
" " " 5,5—6,9 " "	11 " 25 "
" " " 7,0—8,5 " "	12 " 32 "
" Schleppzüge	15 " 29 "

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel eingehend:	20 Min.
ausgehend:	17 "
in Holtensau eingehend:	19 "
ausgehend:	15 "

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung

während weniger als der halben Fahrzeit . . . 393  
" der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . .  
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 9 Tagen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhüft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 40.

Hamburg, den 7. Oktober.

42. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die norwegische Seegesetzgebung. — Schlingerkiele. — Das Seestraßenrecht. — Klagen über Nachlässigkeit in der Lichterführung durch Fischerfahrzeuge. — Die Einweihung der neuen hamburgischen Navigationschule. — Schifffahrt im Hafen von Rotterdam im Jahre 1904. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Mit Konsulatsgebühren

beschäftigt sich die englische Fachpresse aus Anlaß mehrerer Klagen über die Höhe von Gebühren, die einem Kapitän in einem algerischen Hafen vom britischen Konsul abverlangt worden sind. Wohlverstanden handelt es sich um Abgaben, die für besondere Amtshandlungen des Konsuls entrichtet worden sind, beträgt doch die ständige Expeditionsgebühr 2 s 6 d, ungeachtet seiner Größe oder Gattung für jedes englische Schiff, sofern in seinem Liegehafen der Konsul seinen Sitz hat. Wo diese Voraussetzung nicht zutrifft, sind die englischen Schiffe gebührenfrei; eine Vergünstigung, die amerikanischen Schiffen eingeräumt ist und bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes seit 1832 auch preußischen Schiffen zuteil wurde. In den Fällen, mit denen sich die englische Presse beschäftigt, rechnete sich der Konsul einmal £ 2 10 s 6 d, das andere Mal £ 1 10 s für Verrichtung von Arbeiten an, die sich verhältnismäßig leicht hewerkstelligen lassen, die Empörung über die Höhe dieser Ansprüche nach englischer Auffassung also wohl berechtigt sein mag. Wenn dagegen behauptet wird, die an demselben Platz ansässigen Konsuln anderer Mächte leisteten für weit geringere Gebühren dasselbe, so zeigt diese Schlußfolgerung uns wieder an einem Beispiel, wie wenig unterrichtet die Engländer über auswärtige Schifffahrtsverhältnisse sind. Mit einiger Aufmerksamkeit hätte es ihnen nicht entgehen können, daß die

deutschen Reeder, weil sie seit 1872 unter einem der denkbar ungerechtesten Konsulatsgebührengesetze stehen, ein Jahrzehnt lang bestrebt sind, diesen Zustand zu ändern. Ohne konsularische Dienstleistungen irgendwelcher Art in Anspruch genommen zu haben, werden an Expeditionsgebühren Summen von ganz bedeutendem Umfang entrichtet. So hat, um nur ein Beispiel in Erinnerung zu bringen, eine hamburgische Reederei mit 12 Mill. Mark Aktienkapital in einem Jahre Mk. 53 000 Expeditionsgebühren an deutsche Konsulate bezahlt. Womit, eine selbstverständliche Frage, wird diese Art der Gebühr begründet? »Weil«, so lautet die regierungsseitig gegebene Antwort, »die ausländischen Wahlkonsula zur Deckung ihrer Unkosten und als Entschädigung für ihre Mühewaltung wesentlich auf die Einnahmen aus den Schiffsgebühren angewiesen seien.« Eine Subvention des Staates durch die Reedereien! Kein Mensch verlangt von den deutschen Konsuln irgend eine Dienstleistung umsonst, im Gegenteil, die deutschen Reedereien würden sich wahrscheinlich nicht einmal sonderlich über eine Erhöhung der für Amtshandlungen gebotenen Gebühren beklagen, sofern ihre Schiffe von der durch nichts gerechtfertigten Expeditionsgebühr befreit würden. Muß diese doch, um es noch einmal zu präzisieren, bezahlt werden, nicht für eine Leistung des Konsuls im Interesse des Schiffes, sondern für eine dem Schiffe im öffentlichen Interesse auferlegte Last, nämlich für die



Verpflichtung zur Anmeldung der Schiffe. Also, wie gesagt, nichts anderes als eine Reedereisubvention für den Staat! Und dabei schreiben die über unsere wirtschaftlichen Erfolge verschnapften Engländer dieses Ergebnis auf das Konto der deutschen Regierung, weil sie den Reedern jede denkbare Unterstützung zuteil werden lasse! — Fragt man nach den Gründen für die Aufrechterhaltung des unklärlichen Zustandes durch unsere Regierung trotz der seit 1895 wiederholt gestellten Abänderungsanträge aus Reedereikreisen, dann darf gesagt werden, daß neben dem allerdings ebenso fühlbaren wie bedauerlichen Mangel einer tatkräftigen parlamentarischen Vertretung die sanfte, man möchte beinahe sagen, schüchterne Art und Weise die Schuld trägt, mit der die deutschen Schifffahrtskreise unserer Regierung ihre Beschwerden vorbringen. Wie wohl unsere Landwirte toben würden, wollte ihnen die Regierung ähnliche Abgaben zumuten?!

#### Überladene Schiffe in englischen Häfen.

Wenn von ihnen hier die Rede war, handelte es sich gewöhnlich um solche Schiffe, die einen englischen Hafen im überladenen Zustand verlassen haben oder ihn verlassen wollten. Daß über die Ladungsverhältnisse ankommender Fahrzeuge weniger gesprochen wird, liegt am englischen Handelsamt, das zwar berechtigt ist, die Reisedispositionen überladener Schiffe, wenn sie ausgehen wollen, sehr nachteilig zu beeinflussen, dem aber die Machtmittel zu gleichen Schritten gegenüber einkommenden überladenen Schiffen fehlen. Nun sollte man eigentlich meinen, daß die Anzahl überladener einkommender Schiffe, weil sie sich durch Kohlenverbrauch auf der zurückgelegten Reise wieder aus dem Wasser gehoben, also größeren Freibord erhalten haben, sehr gering oder doch mindestens kleiner sei, als diejenige der wegen Überladung am Abgang verbinderten Schiffe. Wie eine kürzlich bekanntgegebene Tabelle des Handelsamtes zeigt, trifft eine solche Annahme, so berechtigt sie doch ist, nicht nur nicht zu, sondern das umgekehrte Verhältnis ist der Fall. So auffallend diese Erscheinung ist, sie wird verständlicher und verliert an Merkwürdigkeit, wenn beim Betrachten der Statistik berücksichtigt wird, daß 75 pZt. aller Fälle dem Konto einer einzigen Flagge zugeschrieben waren. Vor Bekanntgabe des Zahlenmaterials mag noch gesagt sein, daß das Handelsamt seit 8. November 1902 die in Häfen des Ver. Königreichs eingekommenen, beladenen Schiffe auf ihren Tiefgang hat beobachten und Tiefladeberechnungen an solchen Dampfern vornehmen lassen, die schon bei oberflächlicher Betrachtung den Eindruck der Überladenheit hinterließen. Eine sehr unvollständige Prüfung, aber trotzdem wurden bis zum 11. April d. J., in rund zweiein-

halb Jahren, 124 Dampfer festgestellt, die in überladenen Zustand einen englischen Hafen aufsuchten. Unter diesen 124 waren: 99 spanische, 11 norwegische, je 3 griechische und italienische, je 2 dänische, holländische und uruguayische und je 1 französischer und schwedischer Dampfer. Die Statistik gibt ferner bekannt, daß 89 der angeführten Schiffe im Durchschnitt um 106 Tons im Abgangshafen und 81 Schiffe um 105 Tons im Ankunftshafen überladen gewesen seien. Daß unter den Flaggen der 124 Dampfer die deutsche fehlt, berichten wir mit aufrichtiger Genugtuung. Nicht nur, weil diese sehr erfreuliche Tatsache die zwischen Deutschland und England schwebenden diplomatischen Verhandlungen über das Zustandekommen gemeinsamer Freibordregeln erleichtern wird, sondern weil sie unseren deutschen Reedern und Kapitänen ein ehrenvolles Zeugnis ausstellt. Der außerordentlich hohe Prozentsatz, mit dem die spanische Flagge hier auftritt, reizt zu scharfer Verurteilung, um so mehr als die Überladung durchweg bei Schiffen mit losem Erz beobachtet wurde, also bei einer sehr gefährlichen, die Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers stark in Anspruch nehmenden Ladung. Versöhnend wirkt im Hinblick auf diesen Teil der Statistik nur die Nachricht, daß in letzter Zeit die spanische Regierung gegen die Überladung der Schiffe ihrer Flagge in den Häfen des eigenen Landes (hier also namentlich in Bilbao) die schärfsten Maßregeln ergreift, die Schiffe zurückhält, ihre Ladung bis auf das zulässige Maß löschen läßt und ihre Kapitäne bzw. Reeder außerdem noch in hohe Geldstrafen nimmt. Die erhoffte Wirkung kann nicht ausbleiben, denn wird das Überladen erst unlohnend, so hört es ganz von selber auf. Denselben wohltätigen Einfluß, wie ihn durch ihr Vorgehen die spanische Obrigkeit ausübt, vermißt man dagegen bei der Regierung desjenigen Landes, dessen Flagge der spanischen in der obigen Liste folgt. Wer die norwegischen Seeleute zu den besten zählt, wird bedauern, daß ein solches Personal gezwungen ist, auf den notorisch seeuntüchtigsten Schiffen der Welt zu fahren und er wird erfreut sein, daß die norwegische Regierung dieser Beurteilung durch die (an anderer Stelle besprochene) Gesetzgebung Rechnung getragen hat.

#### Mit dem Bau eines zweiten Suezkanals

drohte am Anfang d. J. Sir Angier als Wortführer desjenigen Teils englischer Reeder, der die Tarifpolitik der Suezkanal-Gesellschaft aus Gründen bekämpfte, mit denen sich im Februar der Deutsche Nautische Verein in einer Eingabe an unsere Regierung einverstanden erklärt hat. Die Berechtigung für das Konkurrenzunternehmen, den zweiten Kanal, wurde aus der Tatsache hergeleitet, daß die Kanalgesellschaft ihre Monopolstellung gegenüber

den abgabenzahlenden Reedereien mißbrauche. So berechtigt auch die Idee sein mag, ausgeschlossen war ihre Verwirklichung, solange sie nur, wie der Fall, gegen den Willen der englischen Regierung möglich ist. Liegt doch die Bewilligung zum Bau eines zweiten Kanals in den Händen der ägyptischen Regierung, einer Instanz, die in ihrer politischen Abhängigkeit vom Londoner Kabinet kaum eine eigene Meinung hat. Daraus geht hervor, daß ein zweiter Suezkanal kaum jemals gebaut werden wird, solange für seine Notwendigkeit nicht andere als die von Sir Angier angeführten Gründe ins Feld geführt werden können. Ist es nun richtig, daß der ganze Kanalverkehr seit einigen Tagen durch die Strandung des mit Dynamit beladenen englischen Dampfers »Chatani« im Hauptfahrwasser ins Stocken geraten ist und daß er, da

\*) Das Wrack ist am 30. September gesprengt worden.

die Entfernung des Wracks weitere Zeit in Anspruch nehmen soll\*), noch ferner brachliegen muß, — dann erhält das Kanalprojekt ein anderes Aussehen. Es lassen sich jetzt für die Notwendigkeit seiner Verwirklichung Argumente ins Feld führen, an denen die englische Regierung trotz ihrer Eigenschaft als Großaktionär des Suezkanals nicht achtlos vorübergehen darf. Wederaus wirtschaftlichen, noch aus politischen Gründen. Welcher Nachteil für die englische Reederei, wenn ihre Schiffe eine längere Zeit die Kaproute einschlagen müßten! Und die politische Seite? Vormag ein gestrandetes Schiff die Kanalpassage zu stoppen, wer will im Falle eines Krieges eine Kanalblockierung durch absichtlich herbeigeführte Strandungen von Schiffen verhindern! Der Zeitpunkt zum Einsetzen einer neuen Agitation scheint danach gegenwärtig für Sir Angier gegeben zu sein.

### Die norwegische Seegesetzgebung

steht, soweit sie die Seetüchtigkeit der Schiffe behandelt oder sozialpolitischen Charakters ist, auf einem sehr niedrigen Niveau, wenn man als Maßstab unsere, englische oder auch französische Verhältnisse zugrunde legt. Diese Sachlage, die bekannt ist und am meisten von norwegischen Seeleuten bedauert wird, hat schon häufig die Öffentlichkeit beschäftigt. Zuletzt vor zwei Jahren, als in London die bekannte hier schon mehrfach erwähnte Parlamentskommission tagte, um als Grundlage für eigene Gesetze die analogen Verhältnisse anderer Nationen kennen zu lernen. Damals wurde, ohne später Widerspruch in norwegischen Schiffahrtskreisen hervor zu rufen, von der norwegischen Seegesetzgebung behauptet, sie stehe in bezug auf See-Unfallverhütungswesen auf dem Standpunkt, wie er in England Anfang der siebziger Jahre im vorigen Jahrhundert Gültigkeit gehabt habe. Da die Agitation für das Zustandekommen von See-unfallgesetzen erst Anfang der achtziger Jahre in England einsetzte und dann langsam an Boden gewann, würde man unter der Voraussetzung, jene Behauptung sei zutreffend, sagen können, daß gegenwärtig in Norwegen Unfallverhütungsvorschriften modernen Stils überhaupt nicht bestehen. In dieser Annahme wird man sich beim Betrachten der jährlichen Segelschiffs-Verlustlisten bestärkt fühlen, weil dort seit Jahr und Tag die norwegische Flagge an hervorragendster Stelle figuriert. Kein Wunder, wanderte doch Ende der achtziger bis Mitte der neunziger Jahre Alles an aufgebrauchten Seglern aus den Ostseeländern und aus England in norwegischen Besitz und es gab eine Zeit, wo man von der norwegischen Segelschiffsflotte als von einem Gemisch aus Schiffsfragmenten sprach.

Nachdem diese Verhältnisse überall bekannt geworden waren und besprochen wurden, liessen sie sich in Norwegen nicht länger verheimlichen, so daß die Zeit heranrückte, wo Regierung und Parlament in Tätigkeit treten mußten, sollten norwegische Schiffe nicht der Gefahr ausgesetzt werden, in ausländischen Häfen nach den Unfallverhütungsgesetzen des Landes behandelt zu werden. Dieses Erkenntnis hat zu Verhandlungen und Beratungen geführt, deren Ergebnis in Gestalt eines Gesetzes, am 1. April 1906 für alle norwegischen Schiffe Geltung erhalten soll. Enthält dieses Gesetz auch in der Hauptsache Bestimmungen, wie sie bei uns seit längerer oder kürzerer Zeit in Kraft sind, so gehen einzelne Anforderungen doch auch über manche unserer Vorschriften hinaus, während auf der anderen Seite vieles vermißt wird, was bei uns Geltung hat. So vermissen wir, um nur einiges hervorzuheben, Bestimmungen über eine Tiefladelinie, über Bemannung, über Vorsichtsmaßregeln bei gefährlichen Ladungen etc. Wer glaubt, die Nichtberücksichtigung dieser Fragen beruhe auf Vergeßlichkeit, ist im Irrtum. Sie werden alle in einem Paragraphen gestreift, jedoch in einer so oberflächlichen Weise, daß man eine bestimmte Absicht dahinter wittern möchte. Dem subjektiven Ermessen wird denn doch zuviel Spielraum gelassen, wenn es heißt:

»Ein Schiff soll als seetüchtig angesehen werden, wenn es infolge schlechter Beschaffenheit des Schiffsrumpfes, der Ausrüstung, der Maschine, oder wegen mangelhafter Bemannung, wegen Überladung, schlechter Beladung oder aus anderen Gründen in einem Zustande ist, daß, unter Berücksichtigung des Charakters der jeweiligen

Reise, die es antritt, sein Inseegehen eine höhere Gefahr für Menschenleben einschließt, als sie gewöhnlich auf dieser Fahrt vorkommt.

Eine sehr dehnbare Bestimmung und es wird viel von der Auffassung der Aufsichtsbeamten abhängen, ob durch diesen Paragraphen der bisherige Zustand beseitigt oder ob er bestehen bleiben wird. Erfolgt die Überwachung der Seetüchtigkeit der Schiffe durch Staatsbeamte mit Machtvollkommenheiten, wie gleichartige Beamte anderen Staaten auch zur Seite stehen, so liegt die Entscheidung über ihren Befund einer Behörde ob, wie wir sie bei uns nicht haben und wie sie überhaupt nirgends ihresgleichen hat. Einem Gericht, dessen Mitglieder Seeleute sind und bei deren Auswahl so weit als möglich darauf Bedacht genommen werden soll, daß zu ihnen Schiffsleute, im Range niedriger als Kapitäne und Schiffsoffiziere, herangezogen werden. Gegen das Urteil dieser Instanz gibt es ein Revisionsrecht an das endgültig entscheidende Berufungs-Marineamt.

Neu sind auch einzelne Bestimmungen über die Untersuchung von Seeunfällen, über eine Materie, die anscheinend bisher nicht gesetzlicher Regelung unterstand. Außer dem Seeamt in Heimatshäfen sollen gegebenenfalls mit gleichen Befugnissen ausgestattete Ämter auch im Auslande unter Vorsitz des Konsuls, dem zwei Kapitäne zur Seite stehen müssen, in Tätigkeit treten können. Wie weit nun die Machtvollkommenheit der Ämter reicht, ob ihnen das Recht der Gewerbeentziehung zusteht, darüber verlautet aus dem Entwurf leider nichts.

Von einschneidender und weittragender Bedeutung ist eine Bestimmung, wonach die Einverleibung ausländischer Schiffe in den norwegischen Schiffspark von der Erfüllung mehrerer Bedingungen abhängig gemacht wird. Den norwegischen Flaggschein sollen ausländische Schiffe aus Holz oder Komposition von mehr als 20 Jahren und Schiffe aus Eisen oder Stahl von mehr als 30 Jahren Alter nur erhalten, wenn sie von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ein erstklassiges Attest über ihren Zustand aufzuweisen vermögen. Jedenfalls ein sehr wirksames Mittel, die norwegische Handelsflotte von der Zufuhr anderswo ausrangierter Fahrzeuge zu befreien.

Beachtung verdienen sodann die Vorschriften über Logis- und Krankenräume an Bord schon um deshalb, als analoge Bestimmungen für unsere Schiffe bekanntlich am 1. Januar 1906 in Kraft treten werden. Wir lassen deshalb hinter den norwegischen die deutschen Maßangaben folgen. Die Vorschriften gelten für alle norwegischen Schiffe

\*) Die deutsche Bestimmung lautet: bis zu 30 Mann mindestens eine Koje, bei größerer Besatzung mindestens zwei Kojen.

von mehr als 100 Netto Reg.-Tons (bei uns 400 lb Brutto). Die Größe der Logisräume muß so bemessen sein, daß auf jeden darin untergebrachten Schiffsmann nicht weniger als 3,4 kbm (3,5 bei uns) Luftraum entfallen. An Fußbodenfläche müssen in jedem Logisraum auf jeden darin untergebrachten Schiffsmann nicht weniger als 1,6 qm (1,5 bei uns) sein. Jedem Schiffsmann ist zum alleinigen Gebrauch eine eigene Koje zu gewähren. Ihre Länge darf nicht unter 1,90 m (1,83), ihre Breite nicht unter 0,60 m (0,60) betragen. Schiffe mit einer Besatzung von mehr als 12 (10) Mann müssen mit einem Krankenraum versehen sein. Er muß enthalten: eine Koje bei 12 bis 17 Mann Besatzung, zwei bei 18 bis 30, drei 31 bis 45 und vier Kojen bei einer Besatzung von mehr als 46 Mann\*).

Der nächste Abschnitt beschäftigt sich ausschließlich mit der Mannschaft und enthält einen beträchtlichen Teil der Bestimmungen unserer Seemannsordnung, regelt auf der anderen Seite aber auch manches Gebiet außerhalb des Rahmens der Seemannsordnung. Zunächst eine Bestimmung zur Regelung des Wachdienstes der Schiffsoffiziere. Sie ist von umso größerem Interesse, als bekanntlich vor drei Jahren die deutschen Kapitäns- und Schiffsoffizierskreise vergeblich für das Zustandekommen eines solchen Gesetzes beim Reichsamt des Innern eingetreten sind. Bewegt sich die norwegische Vorschrift auch in etwas allgemeineren Ausdrücken, so besteht sie doch und schon ihr Vorhandensein wird eines gewissen Einflusses nicht entbehren. Ihr Wortlaut ist:

»Ist ein Schiff in Fahrt, so darf der wachhabende Offizier das Deck (bzw. die Brücke) nicht verlassen, ausgenommen zu kurzen, notwendigen Gängen. In solchem Falle hat er einen zuverlässigen Mann mit der Ausübung seiner Dienstpflichten während der zeitweiligen Abwesenheit zu beauftragen«.

Die in Aussicht genommenen Vorschriften über die Untersuchung der Augen auf Farbenunterscheidungs- und Sehvermögen sind, im Vergleich zu den analogen deutschen Bestimmungen, insofern noch härter, als sie für alle Personen der Schiffsbesatzung Geltung haben sollen, die Inkrafttreten des Gesetzes im Dienste an Deck beschäftigt zu werden wünschen. Bekanntlich ist uns auf Vorstellungen aus Interessentenkreisen davon Abstand genommen worden, die Inhaber von Schifferpatenten nach Inkrafttreten der Ordnung auf Sehvermögen zu untersuchen.

Beachtung verdient ferner die im norwegischen Gesetz vorgesehene Regelung des Lohnes für stundenarbeit. Er soll über zehn Arbeitsstunden hinaus im Hafen 40 Oere stündlich betragen mit 25 Oere bemessen worden, wenn die stundenarbeit im Wachgehen besteht. Neben 25



spruch auf Überstundenlohn haben Kapitän und I. Maschinist. Laderaum- und Kesselreinigung, Reparaturen an Schiff oder Maschine, Dampfmaschinen für den Donkoykessel gelten nicht als Arbeit, für die Überstundenlohn zu zahlen ist. Bemerkt darf auch noch werden, daß niemand unter 17 Jahren Alter als Heizer oder Trimmer auf Schiffen, die ins Ausland gehen, angemustert werden darf. Auch mag zum Schluß noch die Bestimmung erwähnt werden, wonach der Kapitän berechtigt ist, jede Person der Schiffsbesatzung (eingeschlossen die Schiffsoffiziere) zu entlassen, sobald sie von ihm

fortgesetzter Trunkenheit im Dienste überführt wird. Abgesehen von Ansprüchen auf Rückbeförderung steht dem auf solche Weise Entlassenen nur bis zum Tage seiner Abmusterung ein Recht auf Hauer zu.

Das sind im Wesentlichen die Bestimmungen des neuen norwegischen Schiffahrtsgesetzes. Alles in Allem genommen, haben sich die norwegischen Machthaber modernen Auffassungen zugänglicher gezeigt, als es nach dem bisherigen Stand der norwegischen Gesetzgebung von Auswärtigen vermutet werden konnte.

## Schlengerkiele.

### Eine Entgegnung.

Waren wir bisher gewohnt, nur Lob über die Kimm- oder Schlengerkiele zu hören, durchgängig wenigstens, und in der Art, daß die geringfügigen Nachteile gegenüber den Vorteilen kaum in Betracht kämen, so erfahren wir jetzt von Kapitän Jolles (»Hansa« No. 15), daß das Vertrautwerden in die Praxis mit diesen Kielen es zu Wege gebracht hat, aus einem Anhänger einen Gegner der Kimmkiele zu machen, insoweit wenigstens, als die Anwendung derselben für Segelschiffe in Frage kommt. Und das gerade ist das Beachtenswerteste der kundgegebenen Ansicht, daß hier nicht lediglich einer Behauptung eine Gegenbehauptung gegenübergestellt wird, sondern daß der Verfasser mit Gründen für die aus der Seefahrung gewonnene Auffassung kommt, die meines Wissens bisher nicht von den Gegnern der Einrichtung ins Feld geführt wurden, und die, auf den gesunden Beinen einleuchtender Vernünftigkeit stehend, nicht so ohne weiteres bei Seite gesetzt werden können.

Nicht die vermehrte Schwierigkeit, um nicht zu sagen Gefahr, bei dem Anbordnehmen des Lotsen bei rollendem Schiffe, noch die behaupteten Fährnisse bei der Ladungsübernahme aus Leichtern, sofern das Schiff stark schlingert, noch auch der angeführte fatale Umstand, daß ein Schiff mit Kimmkielen durch Haken und Aufhängen an den Kais und Duc d'Alben leicht Schaden nehmen könne — all diese von den Gegnern der Einrichtung entgegengehaltenen Gründe (wozu auch noch die Mehrkosten und das Mehrgewicht des Schiffes hinzutreten) sind es nicht, welche Kapitän Jolles veranlaßt haben, den Kimmkielen gegenüber eine unbedingt ablehnende Haltung anzunehmen. Vielmehr ist es der Umstand, wie die Erfahrung ihm eindringlich und wiederholt vor Augen geführt, daß das Schiff bei Seegang gegenan erheblich weniger Fahrt mache mit Schlengerkielen als ohne dieselben. Nie, sagt Kapitän Jolles, habe ich meinen Viermastschooner »Beethoven« bei

vorderlichem Seegang zu einer größeren Fahrt wie  $6\frac{1}{2}$ —7 Meilen zu bringen vermocht, mochte die Briesse noch so frisch sein und mochten noch so viele Segel geführt werden.

Kommen wir zu den Gründen dieser Erscheinung. Kapitän Jolles weist darauf hin, daß bei stampfendem Schiffe die Kimmkiele nicht mehr wagerecht das Wasser durchschneiden, daß sie vielmehr je nach dem der Bug einsetzt oder sich hebt, eine nach unten oder oben geneigte Lage dagegen einnehmen. Demzufolge drückt die volle Wucht des zurückströmenden Wassers, das bei einer Schiffs-lage auf ebenem Kiel eine nennenswerte Angriffsfläche nicht findet, einmal von oben und das andre Mal von unten auf die schräg liegenden Schlengerkiele in ihrer ganzen Länge. Es entsteht somit ein Kräftepaar, wovon die eine Kraft nach oben oder unten, je nach der Lage des stampfenden Schiffes, die andre aber direkt in die Kursrichtung der Fortbewegung des Schiffes entgegenwirkt, seine Fahrt hemmend, um so mehr, je stärker die Stampfbewegungen des Fahrzeuges und je breiter die Kimmkielplatten sind. Hier haben wir also die Ursache, die bei Seegang gegenan verzögernd auf die Schiffsgeschwindigkeit einwirkt.

Nicht ganz ohne Interesse wäre es vielleicht gewesen, wenn der Führer des »Beethoven« des Umstandes Erwähnung getan hätte, ob seine Schlengerkiele geteilt angebracht sind, in der Art, daß sie aus getrennten Vorder-, Mittel- und Hinterrücken bestehen, wobei, obschon alle drei in derselben Richtung laufend, alsdann der mittlere Abschnitt meistens höher angebracht ist; oder ob die Konstruktion in einem Verlauf gehalten wäre in der bei schärfer gebauten Schiffen üblichen Weise, daß die Kiele alsdann nach vorne und achtern ansteigen. Insofern wäre dies von einigem Belang für die Beurteilung gewesen, als die ansteigenden Kiele noch mehr dazu geeignet sind, die Fahrt zu hemmen, da sie in einem größeren Winkel zu dem zurück-

strömenden Wasser stehen und somit mehr Widerstand leisten.

Bei dieser Betrachtungsweise hinsichtlich der Stampfbewegungen drängt sich nun allerdings der fatale, allgemein bekannte Umstand in den Vordergrund, daß es so schwierig ist, bei stärkerem Seegang von vorne mit einem Segler Fahrt gegenan zu machen. Der bei den Seglern im Vergleich zu den Dampfertypen meistens viel voller gebaltene Bug tritt bei heftigem Stampfen mit solcher Gewalt hemmend auf, daß häufig besorgniserregende Erschütterungen in der Takelage und den Verbänden platz greifen und überhaupt starker Schwell von vorne eine Quelle steten Verdresses für den vorwärtstrebenden Kapitän und Offizier ist, auch ohne Schlingerkielo. Die ganze Fortbewegung kann zu einem rechten »balkoppen« ausarten, zu einem

Stampfen auf und ab mit obligatem Vorwärtskriechen. Das ist ja häufig zum Aus der Haut-fahren. In Anbetracht dieses Umstandes will es mir scheinen, daß vielleicht manche Kapitäne, namentlich solche, die etwas voll gebaute Segler führen, geneigt sein könnten, anzunehmen, daß unter den geschilderten Verhältnissen eine Fahrt von  $6\frac{1}{2}$ —7 Meilen als Höchstleistung noch gar kein so übles Resultat wäre und auch zu finden sei bei sehr vielen Schiffen, welche nicht die Einrichtung der Kimmkielo besäßen. Selbst erstklassige moderne Schiffe wissen ja ein Lied davon zu singen, was es heißt, bei hohem ernstlichen Seegang, wie derselbe bei Kap Horn die Regel ist, einigermaßen befriedigende Fahrtergebnisse gegenan zu erzielen, wenn der Wind vorübergehend einmal für eine Weile günstig sei.

(Schluß folgt) J.

## Das Seestraßenrecht.

Die Kaiserliche Verordnung vom 9. Mai 1897 ist jetzt acht Jahre in Kraft. Jeder aufmerksame Beobachter wird aber zugeben müssen, daß auch heute noch nicht der Geist dieser Verordnung allen verantwortlichen Navigatoren vollkommen in Fleisch und Blut übergegangen ist.

Sucht man nach Ursachen für diese Erscheinung, so lassen sich vielleicht folgende anführen: Bei dem Inkrafttreten der neuen Verordnung gingen die Kollegen, welche so lange nach der alten Verordnung ihr Ausweichen etc. geregelt hatten, die neuen Bestimmungen durch und fanden, daß sich im Grunde wesentlich nichts geändert habe. Es wurden die Änderungen der Art. 4 und 11 vom 9. Mai 1897 angemerkt, damit war auch bei den meisten die Sache abgetan. Auch die Navigationsschulen gingen nicht mit dem Ernst, der eigentlich bei dieser Materie verlangt werden muß, an die veränderte Verordnung heran und stellten nicht die Unterschiede des früheren und jetzigen Straßenrechts in das richtige Licht. Nach meiner Ansicht müßte, namentlich in den Schifferklassen, dem Geist des Seestraßenrechts, an der Hand richterlicher und seeamtlicher Entscheidungen ein größeres Verstehen geschaffen und dies durch geeignete Prüfungsarbeiten zum Ausdruck gebracht werden.

Es wird heute noch aus Unkenntnis des Seestraßenrechts mehr gesündigt, wie allgemein angenommen wird.

Der Art. 15, Abs. e, wird auf vielen kleineren Revieren z. B. nicht befolgt. Wie lange hat es gedauert bevor der Art. 16 Abs. 2 uns Seeleuten klar geworden ist. Richterliche Entscheidungen, besonders die des englischen Admiraltätsgerichtes, öffneten uns erst die Augen über die veränderte

Fassung und Auslegung des Art. 16 gegenüber der des Art. 11 der alten Verordnung.

Aber ich glaube nicht fehl zu gehen, wenn ich behaupte, es wird gegen keinen Artikel mehr gesündigt als gegen Art. 28.

Das Wort »ansichtig« im Abs. 2 dieses Artikels wird sowohl allgemein schon beachtet und die Übertretungen dieses Artikels durch Mißbrauch der Signale im Nebel, ohne sich zu sehen, dürfte schon ziemlich selten sein. Dagegen möchte ich fragen: Wird Art. 28 von den Dampfern, wenn sie Segler in See ausweichen, befolgt? Gibt ein Dampfer in freiem Fahrwasser (Ostsee, Nordsee, Atlantik) einem Segler ein Signal mit der Dampfpeife, wenn er demselben ausweicht? Ich behaupte »Nein«!

Ich habe schon viele Beobachtungen nach dieser Richtung hin angestellt und gefunden, daß Art. 28 immer übertreten wird. Die Dampffahrzeuge der Kaiserlichen Marine, der Regierung, der Polizei etc. machen sich dieser Übertretung ebenso gut schuldig, wie Dampfer deutscher und anderer Flaggen. Nach meiner Auffassung läßt sich der Art. 28 doch anders auslegen, als, jedes Dampffahrzeug »muß, wenn es einem anderen Dampf- oder Segelfahrzeug ausweicht, die Richtung, welche es einschlägt, mit der Dampfpeife anzeigen. Er läßt nicht die Auslegung zu, daß dies Signalisieren ein einschlagenden Kurses etwa nur in engem Fahrwasser sein sei, wie dies in der Praxis ja geschieht. Er verlangt ausdrücklich die Signale mit der Peife oder Sirene von einem in Fahrt befindlichen Dampffahrzeug, wenn es einen dieser Vorschriften entsprechenden Kurs einschlägt. Die diesen Vorschriften entsprechenden Kurse beziehen sich auf Art. 17—20.

sind, dann, wenn es einen dieser Vorschriften (d. h. K. V.) entsprechenden Kurs einschlägt, diesen Kurs anzuzeigen. Was unter einem der K. V. entsprechenden Kurse zu verstehen ist, ist aus den Vorschriften der Art. 17 ff. über »Ausweichen« ersichtlich. In den Art. 17 bis 20 wird immer von einer solchen Annäherung bzw. von solchen Kursen gesprochen, daß die Annäherung bzw. Beibehaltung des Kurses Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt. Hält in einem Falle eines der Schiffe es vorsichtshalber für angebracht, zu Vergrößerung des Abstandes zwischen den Schiffen eine Kursänderung vorzunehmen, so ist das kein »den Vorschriften entsprechender Kurs«, der durch ein Signal angezeigt werden muß.« Selbstverständlich verlieren durch diese Auslegung die Ausführungen des Herrn B. nichts an ihrer Bedeutung, wir halten sie im Gegenteil für sehr beachtenswert.

*Anmerkung der Redaktion.* Herr Kapt. Bening wird Widerspruch finden, wenn er meint, daß der Art. 28 ein für allemal die Abgabe eines Signals bedingt, sobald einander ansichtige Schiffe zu Ausweichemanövern schreiten. Die Signalabgabe soll nur stattfinden, wenn »die Annäherung bzw. Beibehaltung des Kurses die Gefahr des Zusammenstoßens« mit sich bringt. Das ist der Standpunkt des Hansatischen Oberlandesgerichtes; eine Auffassung, der auch aus praktischen Erwägungen zugestimmt werden kann und der aus diesem Grunde auch Herr Bening zustimmen wird. Wir haben uns im vorigen Jahre (S. 582) eingehender mit dieser Frage aus Anlaß der erwähnten Gerichtsentscheidung beschäftigt und sind dabei durch die nachstehende Beweisführung überzeugt worden. »Dieser Artikel (28) schreibt nicht die Anzeige jeder Kursänderung vor, sondern besagt nur, daß ein in Fahrt befindliches Dampffahrzeug, sofern andere Fahrzeuge in Sicht

den auf die Ausweichregeln. Dem praktischen Ermessen, ob ein Signal nötig sei oder nicht, ist hier gar kein Spielraum gelassen, denn Art. 28 sagt ausdrücklich »muß« mit seiner Pfeife oder Sirene anzeigen.

Es soll hier nicht untersucht werden, ob dies Signalisieren des einzuschlagenden Kurses nicht geradezu oft Unheil anrichten kann, wenn die Möglichkeit vorliegt, daß zwei oder mehrere Schiffe dies Signal auf sich beziehen können, sondern es soll nur die Aufmerksamkeit der aktiven Navigatoren auf die Schärfe des Art. 28 gelenkt werden. (Siehe Anmerkung der Redaktion).

Auch Art. 33 Abs. 2 wird in der Praxis nicht genügend beachtet. Es wird, wenn das Schiff (Dampfer) unter Lotsenleitung fährt, meist dem Lotsen überlassen, die Signale des Art. 28 abzugeben. Der Zwangslotse hat aber nur die in

Art. 16—27 gegebenen Vorschriften zu erfüllen. Das Signalisieren des Kurses, also die Erfüllung des Art. 28 wird vom Führer des Schiffes oder seinem berufenen Vertreter verlangt.

Auch hier sind Bedenken zulässig, ob es nicht verhängnisvoll werden kann, wenn Kursänderung und Anzeigen desselben von zwei verschiedenen Personen verlangt wird. Der Art. 33 legt aber die ganze Verantwortung für Nichtbefolgung des Art. 28 auf die Schultern des Schiffsführers oder seines berufenen Vertreters, sobald sich das Schiff unter Leitung eines Zwangslotsen befindet.

Ich würde mich freuen, wenn aktive Kollegen zu meinen Äußerungen das Wort ergreifen, denn eine Besprechung des Art. 28 kann nur klärend wirken.

Stettin im September.

M. Bening.

## Klagen über Nachlässigkeit in der Lichterführung durch Fischerfahrzeuge.

In der letzten Zeit sind von den Kapitänen der Fischdampfer sehr häufig Klagen darüber vorgebracht worden, daß Segelfahrzeuge, denen sie auf See begegneten, entweder keine oder nicht die vorschriftsmäßigen Lichter führten. Hauptsächlich scheint dies der Fall zu sein in Gegenden, wo man einen Frachtdampferverkehr wenig zu berücksichtigen hat, also in der nördlichen Nordsee in der Umgebung der Fär-Oer und nördlicher, und eine gewisse Sorglosigkeit obwalten läßt ohne zu bedenken, daß die Zahl der nach Island fahrenden Fischdampfer doch einen ziemlich lebhaften Verkehr dieser Wasserstraßen bedingt. Erst kürzlich geriet nördlich der Shetlandsinseln bei schwerem Wetter und hoher See ein Fischdampfer bei Nacht mit einem englischen Kutter in Kollision, der keine Lichter führte und erst im Augenblick des Zusammenstoßes gesichtet wurde. Glücklicherweise war der Zusammenstoß von keinen ernsten Folgen begleitet und der Kutter konnte mit einigen kleinen Havarien seine Heimreise antreten. Derselbe Dampfer hatte, unmittelbar nachdem er den eben erwähnten Kutter, bei dem er sich mehrere Stunden aufgehalten, um ihm eventuell Hilfe zu leisten, verlassen hatte, einen zweiten Fischkutter vor dem Bug, der mitsegelte, aber kein weißes Licht am Heck zeigte. Nur die angespannteste Aufmerksamkeit des Kapitäns und ein schnelles Rudermanöver im kritischen Moment konnten verhindern, daß der Kutter nicht von dem Dampfer übergerannt wurde, was unter den obwaltenden Witterungsverhältnissen höchstwahrscheinlich den Untergang des Schiffes und seiner ganzen Besatzung bedeutet haben würde.

Auf seiner letzten Reise hatte ein Fischdampfer wieder eine ganz ähnliche Begegnung mit einem norwegischen Markkrenslangler in der Nordsee. Der Dampfer lief das Fahrzeug, das zwar seine Seitenlichter ausgebracht hatte, von hinten an,

überholte es also, konnte es aber nicht sehen, da kein Hecklicht gezeigt wurde und gewahrte erst in kurzer Entfernung vor dem Bug das Segel. Es gelang nicht mehr ganz frei zu kommen und wurde dem Segler das Bugspriet abgebrochen. Der Dampfer stoppte und ließ die Leute des Fahrzeugs an Bord kommen. Alle waren in Unterkleidern und hatten offenbar in der Kojen gelegen. Ihre Angabe, ihr Schiff sei schwer leck und müsse nach England geschleppt werden, erwies sich bei der Untersuchung durch die Leute des Fischdampfers als unrichtig. Es war nur das Bugspriet gebrochen und dieses hatte durch seine Befestigung den Vorsteven etwas aufgesplittert. Nachdem der Dampfer durch diesen Vorfall einen mehrstündigen Aufenthalt erlitten hatte, segelte das Fahrzeug davon.

In allen Fällen ist es der Aufmerksamkeit der Fischdampferführung und glücklichen Zufällen zu verdanken, daß schweres Unglück verhütet wurde. Seitens der Segelfahrzeuge wurden durch Leichtsinns, Verstoß gegen die Regeln zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See und Handeln ohne genügende Überlegung Situationen geschaffen, die Schiffe und Mannschaften auf das höchste gefährdeten. Meistens handelte es sich um die Unterlassung des Zeigens eines Lichtes am Heck, wenn ein Dampfer von hinten aufließ und die Seitenlichter natürlich nicht sehen konnte, abgesehen von der groben Fahrlässigkeit, überhaupt keine Lichter zu führen.

Die Bereithaltung eines weißen Lichtes, um es überholenden Schiffen am Heck zu zeigen, auch dort, wo man keine Schiffe erwartet, ist unter den heutigen Umständen überall eine absolute Notwendigkeit, auf die die kleineren Fischerfahrzeuge nicht oft genug hingewiesen werden können.

(Mitteilungen d. Deutschen Seefischerei-Vereins.)

## Die Einweihung der neuen hamburgischen Navigationsschule

vollzog sich am 30. September in feierlicher Weise. Als Vertreter des Senats leitete Herr Senator Dr. Sthamer die Feier mit einer Rede ein, in der er die Geschichte des staatlichen Navigationsschulwesens in Hamburg durch Wiedergabe einiger bemerkenswerter Daten skizzierte, um dann die Vorgänge zu schildern, welche der Bowilligung zum Bau des Gebäudes durch Senat und Bürgerschaft vorangegangen waren. Hierbei sprach er dem Bürgerschaftsausschuß für sein verständnisvolles Eingehen auf alle Detailfragen namens der Deputation für Handel und Schifffahrt wiederholt aufrichtigen Dank aus. Nach dem Senatsvertreter nahm der Direktor der Anstalt, Herr Dr. Bolte das Wort zu einer längeren Rede. In ihrem Verlauf ging er eingehend auf den Zweck der Schule ein und machte hierbei auf zwei Gesichtspunkte aufmerksam. *Erstens*

darf in keinem Unterrichtsfache die Tatsache außer acht gelassen werden, daß die Schüler der Navigationsschule, die aus einer jahrelangen praktischen Tätigkeit heraus in den Lehrkursus eintreten, in ihrer bei weitem größten Mehrzahl im abstrakten Denken ungeschult und ungeübt sind. Angesichts dieser Sachlage begnügte sich der Navigationsunterricht in früheren Zeiten damit, den jungen Leuten durch mechanische Unterweisung eine Reihe von Gedächtnisregeln einzuprägen und mit Hilfe derselben nach einem ebenfalls auswendig gelernten Rechenchema die Aufgaben der Navigation mechanisch einzulösen. Seitdem aber dieses Verfahren dem Bedürfnis nach Verständnis und der Notwendigkeit tieferer Einsicht in die zur Anwendung zu bringende Methode hat weichen müssen, und seitdem an die Stelle des mechanischen »Könnens« die Forderung



des begründeten »Kennens« getreten ist, erwächst dem Lehrer der Navigationsschule die Aufgabe, seine Methoden so zu wählen, daß der Schüler trotz seiner Ungewandtheit im abstrakten Denken zu einer klaren Einsicht in die in Frage kommende Materie durchdringen kann. Für diesen Zweck ist die Beschaffung und Benutzung von Lehrmodellen und Demonstrationsapparaten in umfassendem Umfange ins Auge zu fassen. Zwar gehört eine sachgemäß zusammengestellte Modellensammlung zum unentbehrlichen Rüstzeug an jeder Lehranstalt und bei jedem Unterricht ist die Benutzung geeigneter Demonstrationsapparate nicht hoch genug anzuschlagen. Für den Lehrbetrieb der Navigationsschule erhält aber das Modell aus den angegebenen Gründen eine erhöhte Bedeutung, weil dasselbe hier oft nicht bloß zur Unterstützung und als Ergänzung, sondern als Ersatz für die analytische Ableitung zu dienen bestimmt ist.

Der zweite Gesichtspunkt, der bei der Organisation der Navigationsschule seine Vertretung finden muß, besteht in der Berücksichtigung des Mangels an Homogenität des Schülermaterials in bezug auf Vorkenntnisse und Auffassungsvermögen. Wenn man bedenkt, daß in einem und demselben Kursus Schüler mit besserer mathematischer Vorbildung zusammen mit den Absolventen einer einfachen Dorfschule ihre Vorbereitung für »in und dieselbe Prüfung finden sollen, so leuchtet ohne weiteres ein, daß für die methodische Behandlung und für das Tempo des Unterrichts nur eine mittlere Durchschnittslinie als Grundnorm festzuhalten ist und es muß dann dem didaktischen Takt des Lehrers überlassen bleiben, unter Berücksichtigung der Individualität seiner Schüler dem einen tiefer eingehende Begründungen und strenge Diskussionen zu ermöglichen, dem anderen dagegen durch diese oder jene praktischen Fingerzeige eine Brücke zu schlagen über die seinem Verständnis schwerer zugänglichen Gebiete. Vor allen Dingen ergibt sich hieraus, daß bei dieser Behandlung die Anzahl der Schüler in einem Kursus nicht zu groß sein darf, wenn der Lehrer den verschiedenen Ansprüchen gerecht werden will.

Im Anschluß an diese Ausführungen fand unter Begleitung der Lehrer, die in liebenswürdigster Weise alle, auch die neu-

gierigsten Fragen beantworteten, ein Rundgang durch das neue Gebäude statt. Vom Beobachtungsturm bis zum Erdgeschoß, wo und welche Räume man auch betrat, man verließ sie mit der Überzeugung, daß hier allen Anforderungen an eine moderne Navigationsschule Genüge geleistet sei. Zeichensäle, Seekartenzimmer, Modellsäle, Balkons zum Observieren, Beobachtungsdach, Schulraum, Bibliothek, Lehrerzimmer, alle geräumig, luftig und ihren Zwecken entsprechend eingerichtet. Der Besucher verläßt das Haus mit dem Gefühl hoher Befriedigung über das Gesehene und, falls er Lokalpatriot ist, mit dem stolzen Bewußtsein, daß Hamburg endlich seiner Bedeutung entsprechend ein Navigationsschulgebäude sein eigen nennen kann. Lange hat es allerdings gedauert.

In einem der zahlreichen Gelasse, sein Zweck ist uns nicht mehr erinnerlich, wahrscheinlich ist es das Prüfungszimmer, standen auf einer Schulbank zierliche Modelle, ein miniature, von Segel- und Dampfschiffen, Schleppern mit und ohne Leichter, Signalstangen mit mehreren farbig angestrichenen Bällen. Nach ihrem Zweck gefragt, erhielten wir zur Antwort, sie würden bei der praktischen Prüfung verwandt, wenn den Schülern im Seestraßenrecht und wohl auch in praktischer Seemannschaft auf den Zahn gefühlt würde. Eine außerordentlich praktische, in England allerdings durchweg eingeführte Idee. Sie sollte auch bei Seeämtern Verwendung finden, jedenfalls würde dann, sofern es sich um Kollisionen handelt, das ganze Beweisverfahren vereinfacht werden und das Seeamt würde sich ohne Frage schneller und wohl auch besser ein Urteil zu bilden vermögen als wenn dieses erst auf Grund einer oft sehr in die Länge gezogenen mündlichen Verhandlung zustande kommen kann. — —

(Die vorstehenden Bemerkungen konnten nicht von der Redaktion ausgehen, da es wird nichthamburgischen Lesern unverständlich klingen, die »Hansa« zur Einweihung nicht geladen worden war. Dagegen hatten alle hamburgischen Tageszeitungen unter Anderem auch das sozialdemokratische »Echo« Einladungen erhalten!?) D. R.)

## Schiffahrt im Hafen von Rotterdam im Jahre 1904.

Die Zunahme des Rotterdamer Seeschiffsverkehrs gegen das Vorjahr und im Vergleich zu Antwerpen und Hamburg erhellt aus nachstehender Tabelle:

	Einklarierungen.			
	1904	1903	1904	1903
	Schiffe	Netto-Reg.-Tons	Schiffe	Netto-Reg.-Tons
Rotterdam .....	7 692	7 657 707	7 499	7 626 263
Antwerpen .....	5 852	9 400 335	5 775	9 115 372
Hamburg .....	14 861	9 613 000	14 028	9 156 000

Der Durchschnittsraumgehalt der eingegangenen Schiffe war in:

	Rotterdam	Antwerpen	Hamburg
	Netto-Reg.-Tons		
1902.....	969	1 503	654
1903.....	1 016	1 578	653
1904.....	995	1 606	646

Bei dem Schiffsverkehr im Jahre 1904 waren nach den Angaben der Zollbehörde die einzelnen Nationen, wie folgt, beteiligt:

Nationalität	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl	kbm brutto	Zahl	kbm brutto
Britische .....	43	126 649	2 997	12 380 177
Niederländische .....	95	38 812	1 399	7 747 365
Deutsche .....	18	81 080	1 636	6 614 388
Spanische .....	—	—	413	2 628 042
Norwegische .....	23	52 519	278	1 765 598
Schwedische .....	4	5 219	254	1 290 845

Nationalität	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl	kbm brutto	Zahl	kbm brutto
Dänische .....	7	2 827	187	956 543
Österreich-Ungarische ..	—	—	57	534 122
Griechische .....	—	—	55	425 391
Italienische .....	6	23 225	31	289 833
Französische .....	11	66 022	91	172 535
Rumänische .....	—	—	23	147 646
Belgische .....	—	—	25	132 593
Russische .....	10	10 234	18	83 163

Zusammen (einschl.

anderer)..... 217 406 587 7 475 35 261 462

Beachtenswert ist die bereits seit Jahren fortschreitende Verschiebung des Anteils Deutschlands und Englands an Rotterdams Seeverkehr zugunsten Deutschlands.

Zieht man die in die Tabelle der Zolldirektion nicht mit aufgenommenen Ankünfte der Seeschiffe aus den Rheinhäfen mit in Betracht, so erhält man für Deutschland im Jahre 1904 2 198 Schiffe mit 1 543 642 Reg.-Tons gegen 2 137 Schiffe mit 1 405 211 Reg.-Tons im Jahre 1903.

Von den deutschen Schiffen kamen in Ballast 63, gingen in Ballast 427, kamen aus fremden Häfen 699, kamen aus deutschen Häfen 1499, gingen nach fremden Häfen 541, gingen nach deutschen Häfen 1361.

Die Rotterdamer Reedereien hatten infolge der schon seit drei Jahren bestehenden niedrigen Frachten meist keine ge-

stigen Ergebnisse; selbst die Holland—Amerika-Linie, die im vorigen Jahre noch 8% Dividende verteilen konnte, ergab im Jahre 1904 nur 2 1/2 %. Ein günstigeres Resultat hatte der Rotterdamsche Lloyd, der 6 % gegen 4 1/2 % im Vorjahre ankehrte. Wm. H. Müller & Co.'s Allgemeine Scheepvaart-Maatschappij verteilte 7 %, wie im vergangenen Jahre.

Um die Fahrinne an der Mündung des Rotterdamschen Wasserweges fahrbar zu erhalten, wurden durch Sandsauger, die während des größten Teils des Jahres in Betrieb blieben, 354 285 cbm Sand ausgebaggert.

Die geringste Tiefe an der Mündung in der 110 m breiten Fahrinne betrug im April und Juli 86, im Mai 85, im August 88 und im September 87 dm bei niedrigem Wasser. Die Fahrinne von mehr als 80 dm Tiefe bei niedrigem Wasser war an der Mündung des Wasserweges im September nirgends

weniger als 180 m breit. Bei Maasluis betrug die geringste Tiefe 75 dm.

Die Baggararbeiten des Maashafens wurden ununterbrochen fortgesetzt, so daß jetzt das Hafenbassin fast in seiner ganzen Ausdehnung 8,50 m — R. P. tief ist. Ferner wurden 3 Reihen Fallen eingesetzt, so daß der ganze Maashafen jetzt als Liegeplatz für Seeschiffe geeignet ist.

In dem Maße, als die Austiefung des Hafens fortschritt, wurde der vollendete Teil stets sofort von Schiffen besetzt.

Das im Jahre 1904 vollendete vierte eiserne Trockendock, das die Gemeinde von einer Dortmuoder Firma erbauen ließ und welches selbst die größten Dampfer der Holland—Amerika-Linie aufnehmen kann, fand in der südwestlichen Ecke des Maashafens Platz.

## Schiffbau.

### Baufträge.

Die hamburgische Firma Knöhr & Borchard Nachfl. bestellte **zwei Dampfer von etwa 4000 T. Tragfähigkeit** bei der Rostocker Neptun-Werft.

### Stapelläufe.

Von der Kaiserlichen Werft in Danzig lief am 29. September das für unsere Kriegsmarine bestimmte Linienschiff **»Hannover«** glücklich vom Stapel.

### Probefahrten.

Am 3. Oktober machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, neuerbaute Dampfer **»Wilhelm Oelssner«** seine Probefahrt, die sich von Travemünde bis Holtenau erstreckte. Der Dampfer mißt: 245' 0" engl.  $\times$  35' 6"  $\times$  24' 3". Tragfähigkeit 2200 T. Das Schiff ist mit einer triple compound-Maschine ausgerüstet, die auf der Probefahrt durchschnittlich 945 Pferdekkräfte indizierte, wobei 11,3 Meilen in der Stunde erreicht wurden. Dampfer **»Wilhelm Oelssner«** ist der Neuzeit entsprechend ausgerüstet, hat modernste Lösch- und Ladevorrichtungen und ist mit einer kompletten elektrischen Anlage versehen.

**Neubauten des Norddeutschen Lloyd** seit Ende März d. J. in Auftrag gegeben: 1 Raddampfer für die Wangerooge-Fahrt, 2 Passagierdampfer für die Borneo-Fahrt, 6 Frachtdampfer für die Austral-Fahrt, 1 Reichspostdampfer für Ostasien, 3 Dampfer der vergrößerten Feldherrnklasse, 1 Dampfer **»Vergrößerter Großer Kurfürst«** und 1 Schnelldampfer; ferner wurden 5 Dampfer angekauft. Dieser Zuwachs repräsentiert insgesamt 127 530 Brutto Reg.-Tons und 110 400 ind. Pf. Nach Abzug eines kleinen Dampfers der chinesischen Küstenfahrt, der verkauft wurde, besitzt die Flotte des Norddeutschen Lloyd jetzt 676 914 Brutto Reg.-Tons und 517 035 ind. Pf. gegen 550 374 Brutto-Reg.-Tons und 407 335 ind. Pf. Ende März d. J.

**Dividenden:** Reiberstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg 5 pZt.; Eiderwerft in Tönning 4 pZt.

## Maritime Rundschau.

Unter dem Namen **»Chronometer-Werke«** ist in Hamburg eine Genossenschaft mit beschränkter Haftung gegründet worden, die, wie ihr Name sagt, der Herstellung von Chronometern dienen soll. Ursache, Wesen und Absicht

dieses bedeutungsvollen Unternehmens wird in nächster Zeit von sachkundigster Seite besprochen werden.

Am 3. Oktober fand auf Veranlassung der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik eine Feuerlöschprobe durch Clayton-Gas in Gegenwart zahlreicher Fachleute statt. Mit ihrem Ergebnis werden wir uns in nächster Nummer eingehender beschäftigen.

Am 12. Oktober geht ein Ablösungstransport für die Schiffe des Kreuzergeschwaders auf der ostasiatischen Station mit dem Dampfer des Norddeutschen Lloyd **»Prinz Heinrich«** von Hamburg aus dorthin ab. Der zum Chef des Kreuzergeschwaders ernannte Kontre-Admiral Breusing tritt schon am 11. Oktober seine Reise mit dem Dampfer **»Prinzregent Luitpold«** des Norddeutschen Lloyd von Genua aus an.

Die hamburgische Dampfschiffsreederei **»Union«** hat vier ihrer Dampfer an die Stettiner Firma Emil R. Retzlaff verkauft.

Unter den vielen Neueinrichtungen, durch die sich der Hamburger Linier **»Amerika«** auszeichnet, ist insbesondere die Einrichtung einer dritten Kajüte sehr bemerkenswert.

In sehr eindrucksvoller Weise schildert im **»Ostasiatischen Lloyd«** ein Globetrotter seine bitteren Erfahrungen auf Schiffen der Pacific Mail S. S. als Passagier, um zum Schluß die Dampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie als vorbildlich hinzustellen.

Alle Dampfer, die aus russischen oder Häfen der Ostsee kommen, müssen in belgischen Häfen Gesundheitspässe vorweisen, die vom belgischen Konsul im Verladehafen visiert worden sind.

Die australische Regierung hat von der kanadischen eine Anfrage erhalten, ob sie bereit sei, mit Kanada in Verhandlungen einzutreten über die Herstellung von Vorzugszöllen für den beiderseitigen Verkehr.

## Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen.** Tod eines Leichtmatrosen durch Überbordfallen von einem Logger: **»Die Ursache des Unfalles ist auf die Unerfahrenheit des Verunglückten zurückzuführen. Zu bemängeln ist, daß weder Schiffer noch Steuermann, sondern ein Matrose die Wache**

batte und eine Rettungsboje nicht geworfen ist. (Emden). — Totalverlust eines Segelschiffs, dessen Kohlenladung in Brand geriet und das Schiff vernichtete: »Dem Kapitän S. fällt aber insofern eine Schuld zur Last, als er trotz warnender Resultate der Messungen, welche ein auffallend schnelles Steigen der Temperatur in den Kohlen anzeigten, in der Verkennung der Gefahr sich zu spät entschlossen hat, Gegenmaßregeln zu ergreifen. Die Verhandlung hat ergeben, daß es sich empfiehlt, für Feuerlöschzwecke auf Segelschiffen eine mit fest eingebautem Saugrohr versehene Pumpe einzurichten. (Hamburg). — Kollision eines Fischdampfers mit einem Felsen: Der Dampfer ist bei ruhigem, aber stark nebeligen Wetter gegen einen Felsen an der Südwestecke von Fair Island gerannt, sodaß ihm der Steven gebrochen und mehrere Platten eingedrückt wurden und der Kollisionsraum voll Wasser lief. Der Unfall ist durch den starken Nebel und Stromversetzung veranlaßt. Die Schiffsleitung trifft insofern ein Verschulden an dem Unfall, als sie nicht genug gelotet und die Fahrt nicht hinreichend gemindert hat. (Bremerhaven). — Kollision zwischen einem Dampfer und einem Ewer im Binnenhafen von Brunsbüttelkoog am Duc d'Alben bei der Anlagebrücke: »Sie ist darauf zurückzuführen, daß der Lotse H. aus Holtenu die Einfahrt in den Binnenhafen zu Brunsbüttelkoog unternahm, obgleich ihm bekannt war, daß seit 1 1/2 Stunden entwässert wurde. Es scheint dem Seeamt wünschenswert, daß vom Kaiserlichen Kanalamt Vorschriften erlassen werden für die Lotsen mit Bezug auf ihr Verhalten, wenn zu Brunsbüttelkoog entwässert wird. (Flensburg). — Zusammenstoß zwischen zwei Dampfern, einem Fisch- und Frachtdampfer, auf der Unterelbe in der Nähe der Tonne 18: »Der Unfall ist in erster Linie von dem Steuermann Sch. des Fischdampfers verschuldet, weil dieser in der nördlichen für ihn unrichtigen Seite des Fahrwassers aufgesteuert ist. Der Lotse St. des anderen Dampfers hat insofern unrichtig gehandelt, als er kurz vor der Kollision, als der Fischdampfer Steuerbord-Ruder signalisierte und das rote Licht zeigte, mit Backbordrudersignal antwortete und Backbordruder gab, anstatt sofort die Maschine auf volle Kraft rückwärts zu stellen.

**Die Turbinenfrage**, soweit sie deutsche Schifffahrtskreise betrifft, ist in ein neues, verheißungsvolles Stadium durch die Depesche getreten, die Herr Generaldirektor Ballin dem Leiter der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, der Herstellerin von Turbinen, geschickt hat. Es war während der Probefahrt des ersten deutschen Turbinendampfers »Kaiser« als die telegraphische Kundgebung abging. Dort heißt es an einer Stelle, nachdem von der Turbinenanlage gesagt ist, sie stelle einen großen, unanfechtbaren Erfolg dar: »Das Schiff verbindet mit einer über das kontraktliche Maß hinausgehenden Geschwindigkeit den für die Passagiere nicht hoch genug zu veranschlagenden Vorteil der völligen Vibrationslosigkeit. Wir laufen gegenwärtig über 20 Meilen per Stunde, ohne die geringste Erschütterung zu bemerken, wie sie in solchen Schiffen bei Kolbenmaschinen sonst fast unabwendbar erschien. . . .« An diesem Urteil, das darf heute schon gesagt werden, kommt kein Turbinengegner ohne Bemerkung vorbei.

In London, als Domizil des Hauptkontors, ist eine **englisch-japanische Schifffahrts-Combino** mit einem geschätzten Kapital von 5 Millionen £ gegründet worden. Als wesentlich beteiligt werden Sir Alfred Jones, ferner Mr. R. D. Holt und verschiedene chinesische Kaufleute genannt. Auf eine enge Verbindung mit der Firma Elder, Dempster & Co. deutet auch die Tatsache, daß das Kontor der Gesellschaft in Liverpool im bisherigen Kontor der Firma Elder, Dempster & Co. sich befinden wird. Die Gesellschaft soll etwa 40 von der japanischen Regierung für Transportzwecke erworbene Dampfer von 2—3000

Tons übernehmen, von denen viele durch Vermittlung der Liverpoolsen Maklerfirma Killick & Sons verkauft worden waren. Zweck der Gesellschaft ist eine Zentralisierung der japanischen Küstenschifffahrt und die Aufrechterhaltung des Verkehrs von Indien und China mit dem Hauptquartier der Gesellschaft in Ostasien, Port Arthur, wo die japanische Regierung ihre Konzessionen für die Errichtung von Speichern und Hafenanlagen gegeben hat. Zur Verbindung mit Europa und zwar mit Liverpool, London, Antwerpen und einem französischen Hafen sollen nach der »Neuen Hamb. Börsenhalle«, mehrere Frachtdampfer von 10 bis 20 000 Tons Tragfähigkeit eingestellt werden.

**Hafenerweiterungsarbeiten in Bremen.** In den nächsten Tagen wird die Bremische Bürgerschaft sich wiederum mit der Erweiterung der stadtbremischen Hafenanlagen zu beschäftigen haben, und zwar handelt es sich um die Erweiterung des in den Jahren 1888—89 erbauten etwa 770 m langen und 105 m breiten Holz- und Fabrikenhafens, der z. Zt. ausschließlich dem Holzhandel und dem Verkehr der an seinen Ufern errichteten technischen Betriebe dient. Er genügt nämlich den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr. Durch die Steigerung, die in den letzten Jahren der bremische Holzverkehr erfahren hat, ist das Bedürfnis nach einer Vermehrung der vorhandenen Lagerflächen für Holz auf der Südseite dieses Hafens hervorgetreten. Jetzt sollen, da die bereits provisorisch eingerichteten Holzlagerplätze für die Bauten am neuen Freihafen II, der mit dem Holzhafen parallel läuft, gebraucht werden, durch Verlängerung des Holzhafens und durch Heranziehung an die geplante Verlängerung angrenzender Grundstücke weitere Flächen für den Holz- und Fabrikenverkehr geschaffen werden. Es handelt sich dabei um die Ausführung des in dem Generalprojekt für die Erweiterung des Zollausschlußgebiets bereits vorgesehenen Hafens III. Nach dem Projekt des Baurats Suling soll der Hafen bis zu der zukünftigen Zollgrenze verlängert und das südliche Ufer in 530 m Länge mit Lössbrücken ähnlich denen am jetzigen Holzhafen ausgestattet werden. Die Hafensohle vor den Ladebrücken soll eine Tiefe von 9,0 m unter Bremer Null, später event. von 10,0 m erhalten. Der jetzige Holz- und Fabrikenhafen ist von der Weser her nur durch den neuen Freihafen und von diesem aus durch einen direkten Zufahrtskanal zu erreichen. Diese Einfahrt soll nun zugeschüttet und eine neue Zufahrt, abzweigend aus dem Vorhafen des Freihafens II vorläufig mit ungedeckten Erdböschungen hergestellt werden. Für die Ausführung dieser Arbeiten, durch die lediglich der Ausführung des erwähnten Generalprojekts vorgearbeitet wird, sind jetzt 1 358 000 Mk. bei der Bürgerschaft beantragt. Die jetzt aufzuwendenden Kosten kommen dem endgültigen Ausbau der Hafenerweiterung zugute. Die neu aufzuschließenden Holzlagerplätze sind an drei bremische Firmen vermietet worden. Es steht zu hoffen, daß sich auch für das äußerst günstige an Wasser und Eisenbahn belegene Fabrikengelände bald Abnehmer finden.

**Ausländische Ärzte auf deutschen Schiffen?** Die »Shipping Gazette« läßt sich aus New York mitteilen, daß die Holland-Amerika Linie beschlossen habe, ihre Schiffe mit englischsprechenden Ärzten zu besetzen. Im Anschluß daran verbreitet ihr Korrespondent das Gerücht, wonach Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd dem Beispiel folgen würden, und zwar nicht nur im Interesse der Zwischendeckspassagiere, »but because English-speaking surgeons are much more popular with cabin passengers than German doctors.« — Diese Nachricht bedarf doch wohl noch sehr der Bestätigung, wenn die Mitnahme ausländischer Ärzte auch nicht dem hier in Frage kommenden § 30 der Bekanntmachung des Bundesrats vom 14. März 1898, betr. Vorschriften über Auswandererschiffe widerspricht.



## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 2. Oktober. Der Vorsitzende hieß die Mitglieder willkommen, indem er von ihrer Mitarbeit für den Verein eine Zeit ersprießlichen Schaffens erwartete. Unter den mannigfachen Eingängen während des Sommers war auch das *Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean*, über das Herr Dr. Schott Bericht erstattet. Seine Ausführungen enthalten einen wesentlichen Teil der hier auf S. 278 dem Werke gewordenen Besprechung. In einer Diskussion wurden für eine Neuauflage verschiedene Anregungen gegeben, mit denen sich der Verein noch später beschäftigen will. — Nächste Sitzung am 9. Oktober.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 4. Oktober. In Gegenwart der als Gäste anwesenden Mitglieder befreundeter Vereine hielt Herr Dr. Kammann den in Aussicht gestellten Vortrag über die Abänderung der *Satzung der Versorgungskasse Vereinigter Reedereien*. (Über ihn, sowie über die an ihn sich schließende Aussprache wird hier später eingehend berichtet werden. D. R.) Ferner kam der schon früher im Verein erörterte Fall zur Sprache, wonach einem Kapitän die beantragte Invalidenrente vom Schiedsgericht für Arbeiterversicherung der Provinz Schleswig-Holstein aberkannt worden war, obgleich anerkannt wurde, daß er seiner verminderten Sehkraft halber nicht mehr in der Lage sei, seinem Berufe als Kapitän weiterhin nachzugehen. Trotz dieser Auffassung liege — nach der Entscheidung des Schiedsgerichts — kein Grund für den Kapitän vor, sich auf dem übrigen sich bietenden Arbeitsmarkte als Invalide anzusehen. Gegen die hier ausgesprochene Auffassung hatten die Mitglieder früher Verwahrung eingelegt und den Wunsch ausgesprochen, der Verein möge die Angelegenheit weiter verfolgen. Herr Dr. Kammann ging in ausführlicher Weise auf die Sache ein, gab mehrere Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes bekannt und stellte fest, daß seines Wissens ein analoger Fall wie der vorliegende das Reichsversicherungsamt noch nicht beschäftigt habe. Dieser Umstand wird, wie der Vorsitzende hervorhob, den Verein bestärken, das Thema auf dem nächsten Verbandstag zur Sprache zu bringen, um einer unerwünschten Spruchpraxis des Reichsversicherungsamtes vorbeugen zu können. — Nächste Sitzung am 11. Oktober.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 28. September abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden elf Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Zur Besprechung gelangte ein Artikel aus No. 37 der deutschen nautischen Zeitschrift „Hansa“, in welchem den *Hamburger Hafenlotsen* der *schwere Vorwurf* gemacht wird, daß sie sich teilweise grober Pflichtverletzungen schuldig machten. Es komme nämlich vor, daß der Hafenlotse, welcher kurz vor Ende seiner Wache ein Schiff betreten müsse, um es an seinen Liegeplatz zu bringen, nur darauf hinarbeite, seine Freiwache sobald als möglich antreten zu können, sich seines Dienstes also möglichst schnell zu entledigen. Das führt häufig zu Kollisionen und großen Beschädigungen, die dem Schiffe teuer zu stehen kommen. Der Senat beabsichtige nun die Zahl der Hafenlotsen um 4 zu vermehren und sei zu hoffen, daß dadurch auch diesem Uebelstande abgeholfen würde. Bei der Besprechung dieses Artikels der „Hansa“ stellte die Versammlung fest, daß man die Zahl der Hafenlotsen beliebig vergrößern könne und dennoch könnte es nie ausbleiben, daß ein Lotse hin und wieder das Unglück habe, gerade kurz vor Ablauf seiner Wache noch ein Schiff

antreten zu müssen. Wäre ein Hamburger Hafenlotse, welcher im Besitze des Patentes als Schiffer auf großer Fahrt sein muß und welcher als Kapitän oder erster Offizier gefahren hat, tatsächlich gegen aller Erwartung so großer Gewissenlosigkeit und Pflichtverletzung fähig, so würde hierin also auch die Vermehrung der Hafenlotsen keine Änderung herbeischaffen. Zu untersuchen sei nun aber, ob die „Hansa“ berechtigt gewesen ist, diese Beschuldigung gegen die aus dem Stande der Kapitäne und Schiffsoffiziere hervorgehenden Lotsen zu erheben, und es sei zu hoffen, daß die den Lotsen vorgesetzte Behörde eine genaue Untersuchung bereits eingeleitet habe. Zur Besprechung gelangte ferner die Oberseerichtsverhandlung über die Strandung des Vollschißes „Constanze“ (siehe „Hansa“ S. 439), durch welche der Standpunkt des Vereins eine wirksame Unterstützung erhält, daß einem Kapitän ein Vorwurf daraus zu machen ist, daß er seine Offiziere nicht in gehöriger Weise zur Navigation heranzieht, und daß es nicht dem Interesse der Sicherheit des Schiffes entspreche, wenn die Offiziere zur Beaufsichtigung von Decksarbeiten verwandt werden. Auch das Oberseericht empfiehlt es namentlich bei der Navigation unter Land sowohl zur Sicherheit des Schiffes wie auch zur Ausbildung der Schiffsoffiziere in der Navigation, daß diese so viel wie möglich herangezogen werden.

**Versicherungswesen.** Unter allen Einrichtungen, denen im Wirtschaftsleben der neuen Zeit eine achtunggebende Stellung zukommt, tritt in erster Linie die Lebensversicherung hervor. Die der Lebensversicherung zugrunde liegende Idee der Fürsorge für sich und die Seinen, womit der Einzelne heutzutage in der hastig vorwärts drängenden Zeit mehr als je erfüllt ist, hat der Lebensversicherung eine Bedeutung verschafft, mit der sich keine sonstige Einrichtung zu messen vermag. Immer tiefer dringt die Lebensversicherung in alle Schichten der Bevölkerung ein, immer gewaltiger schwellen die Summen an, die den Versicherungsbestand unserer deutschen Gesellschaften ausmachen, und immer größer wird der Segen, der von den Gesellschaften wieder unter ihren Versicherten ausströmt. Fast 3 Milliarden Mark sind in den letzten 30 Jahren den Versicherten der deutschen Gesellschaften zugute gekommen; davon sind 2½ Milliarden für fällige Versicherungssummen ausgezahlt und ½ Milliarden als Dividenden an die Versicherten überwiesen worden. An diesen hervorragenden Leistungen ist die „Germania“ in Stettin allein mit 268 Millionen Mark für Versicherungsbeträge und 76 Millionen Mark Gewinnüberweisung an die Versicherten beteiligt, also im ganzen mit 344 Millionen Mark oder rund 11,5 pZt. der von 45 deutschen Gesellschaften bewirkten Zahlungen. Die „Germania“ in Stettin nimmt hiernach eine bevorzugte Stellung unter den deutschen Gesellschaften ein. Der *Versicherungsbestand* dieser Gesellschaft umfaßte Ende 1904 200 968 Policen, über Mk. 700 329 494 Versicherungssumme und Mk. 2 770 223 jährliche Rente, und ihre *Sicherheitsfonds* betrugen zu derselben Zeit 303 Millionen Mark, mit welchem Betrage die „Germania“ den Sicherheitsfonds jeder anderen deutschen Gesellschaft auf dem Gebiete der Kapital- und Rentenversicherung übertrifft. Die *Versicherungsbedingungen* der „Germania“ sind sehr günstig für die Versicherten, sie sind kurz, übersichtlich, klar und leicht verständlich, und sie beruhen auf den Grundsätzen der *Unverfallbarkeit*, *Unanfechtbarkeit* und der *Welpolice*. Desgleichen tragen die Versicherungsarten allen praktischen Bedürfnissen Rechnung. Die „Germania“ führt auch die Todesfallversicherung mit Einschluß der *Invaliditätsgefahr*, die als die beste Form der Pensionskassenversicherung angesehen werden muß, weil sie die Versorgung des Versicherten bei Erwerbsunfähigkeit und für das Alter mit der Sicherstellung der Familie bei früherem Tode des Versicherten in zweckmäßiger Weise verbindet. Diese Invaliditätsversicherung erfreut sich immer größerer Anerkennung und wird von allen Berufskreisen heutzutage mit Vorliebe gewählt. Die Prämien der „Germania“ sind niedrig und vermindern sich um die Dividende. Die mit Gewinnanteil Versicherten der „Germania“ sind in hervorragend günstigem Maße am Gewinn beteiligt, da ihnen im Jahre 1901 allein 6½ Millionen Mark oder rund 95 Prozent des ganzen Überschusses zur künftigen Verteilung von Dividenden überwiesen worden sind.

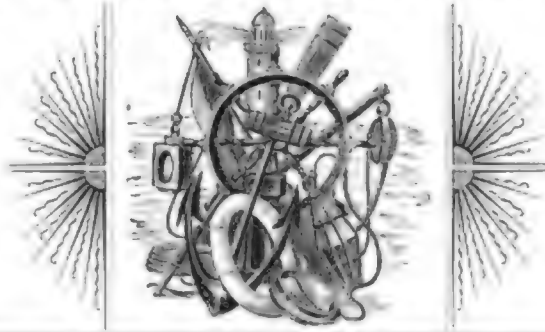
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.  
Verein Hamburger Elblotser.

### Nachruf!

Am 20. September starb in Göttingen Herr Kapitän **R. Heintze**, Mitglied des *Seeschiffer-Verein „Weser“*. Sein Andenken bleibt bei uns in Ehren!

### Lichterführung der Fischerfahrzeuge.

Infolge der Bekanntgabe des englischen Entwurfs über eine neue Lichterführung der Fischerfahrzeuge durch den Herrn Staatssekretär des Innern hat der Vorstand, indem er den Standpunkt des Verbandes vom Jahre 1901 anzog, den Fortfall der Kunstfeuer für Segelfischerfahrzeuge mit Schleppnetzen befürwortet.

### Auslegung eines Feuerschiffes bei Lyserort.

Aus der Eingabe des Vorstandes:

»Seit Jahren ist in deutschen und russischen Schifffahrtskreisen Klage über die unzulängliche Befahrung der Einfahrt in den Rigaer Meerbusen geführt worden. Der Rigaer Seeschiffer-Verein und das Börsenkomité haben auch schon 1899–1900 an das russische Finanzministerium, Departement für Handel und Industrie, Eingaben gemacht und um die Auslegung eines Feuerschiffes bei Lyserort-Riff gebeten. Die Begründung der Eingabe und die Notwendigkeit eines Feuerschiffes bei Lyserort sind von der russischen Regierung anerkannt worden, jedoch unberücksichtigt gelassen, weil andere unaufschiebbare Notstände in der Beleuchtung der russischen Küsten dringlicher waren. Auf der anderen Seite hat aber die russische Kriegsmarine durch Auslegen eines Hilfsfeuerschiffes während der Manöverzeit die Dringlichkeit der Forderung nach einem Feuerschiff bei Lyserort anerkannt. Auf dem Lyserort-Riff sind schon verschiedene Schiffe gestrandet, ebenso haben auf den Michael-Bänken Schiffe bei unsichtigem Wetter gestoßen. Auch ein Stettiner Dampfer hat auf diesen Bänken Ruder und Hintersteven verloren. Dampfer mit größerem Tiefgang laufen nachts nicht in die Einfahrt hinein, sondern halten See. Aber auch bei Tage und bei stürmischem Wetter hat die Einfahrt große Schwierigkeiten. Selbst die sonst guten Seezeichen in den russischen Gewässern sind unzuverlässig und oft verwirrend, denn es kommt im Herbst und Frühling sehr oft vor, daß aus einem Nord-Toppzeichen ein Süd-Toppzeichen entsteht und umgekehrt. Ebenso werden die Seezeichen durch Schiffe, besonders mit geringerem Tiefgang überlaufen, ihres Toppzeichens beraubt und geben dann nur einen sehr mangelhaften Anhalt. Bei unsichtigem Wetter muß vorsichtige Navigator die Küste zwischen Windau und Lyserort anloten und dann nach Feststellung seines Schiffsortes versuchen, um Lyserort herumzukommen. Ist hier ein Feuerschiff mit einem kräftigen Nebelsignalapparat hingelegt, so würde die Einsteuerung bedeutend erleichtert sein und ein mit den dortigen Verhältnissen bekannter Schiffsführer würde immer von Lyserort seine Reise nach Riga, bei starkem Nebel, fortsetzen können, denn man ist imstande von dort unter Benützung von Lot und Uhr sich um die Michailowsk-Bänke herumzufühlen. Damesnäs besitzt eine kräftige Nebelsignalleuchte und man kann auch diese Spitze mit Logg und Lot ziemlich sicher umfahren.

Hat nun auch die Errichtung des Feuers von Michailowsk eine erhebliche Verbesserung der Befahrung des Rigaer Meerbusens herbeigeführt, so sind seine Vorzüge doch durch den zunehmenden Tiefgang der Schiffe bedeutend herabgemindert. Bei Tage, sichtigem Wetter und während der guten Jahreszeit mögen die dort angebrachten Prieken für die Einfahrtsbezeichnung genügen; bei Nacht und stürmischem Wetter, sowie des Nachts reichen sie nicht mehr aus.

Hierauf ist im Auftrage des Herrn Reichskanzlers die folgende Antwort vom Auswärtigen eingegangen: »Ihre Eingabe, betr. die Auslegung eines Feuerschiffes im Rigaischen Meerbusen ist zur Prüfung durch die inneren Behörden der Kaiserl. Botschaft in St. Petersburg zur weiteren Veranlassung übermittle worden.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vortretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 41.

Hamburg, den 14. Oktober.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Schlingerkiele. (Schluß.) — Clayton-Apparat. — Signalsystem von E. Simon. — Schiffsverkehr im Hafen von Bangkok 1904. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

## — Auf dem Ausguck. —

### Invalidenrenten für Kapitäne.

Vom Schiedsgericht der Arbeiterversicherung der Provinz Schleswig-Holstein liegt unter dem 15. September d. J. eine Entscheidung vor, die, wie auf S. 457 ersichtlich, schon wiederholt den hamburgischen Seeschiffer-Verein beschäftigt hat. Mit Recht. Eins seiner Mitglieder, ein 60 Jahre alter Kapitän, hatte auf Invalidenrente Anspruch erhoben, da er wegen zunehmender Kurzsichtigkeit seine Stellung aufgeben mußte. Die erste Instanz, die Landes-Versicherungsanstalt in Kiel, wies seinen Antrag mit der Begründung zurück, »daß er, abgesehen von einem Augenleiden, gesund sei und deshalb für imstande erklärt werden müsse, wenn auch nicht in seinem früheren Berufe als Kapitän, so doch auf dem sonstigen Arbeitsmarkte mehr als  $\frac{1}{3}$  desjenigen zu erwerben, was körperlich und geistig gesunde Personen derselben Art mit ähnlicher Ausbildung in dortiger Gegend zu verdienen pflegten.« Gegen diesen Entscheid legte der Kapitän Berufung beim Schiedsgericht mit der Begründung ein, nicht nur mit einem Augenleiden behaftet zu sein, sondern auch an Gasebildung im Darm und reizbarer Schwäche des Nervensystems zu leiden. Diese Leiden machen ihm eine sitzende Beschäftigung unmöglich, weshalb er außer Stande sei, den für die Invaliditätsgrenze in Betracht kommenden Verdienst zu erzielen. Das Schiedsgericht zog zur weiteren Beweiserhebung ein Gutachten von einem Arzt des städtischen Kranken-

hauses in Altona ein. Hiernach soll der Kläger außer dem Augenleiden nur mit einer geringen Störung des Magens behaftet, im übrigen aber ein gesunder und kräftiger Mann sein. Gibt das Schiedsgericht nun auch ohne Einschränkung zu, daß der Kapitän wegen seines Augenleidens außer Stande sei, seinen bisherigen Beruf nachzugehen, so habe er bei korrigierter Kurzsichtigkeit doch fast volle Sehstärke. Die Berufungsinstanz hält ihn deshalb für fähig, »bei geeigneter Beschäftigung, welche ihm unter billiger Berücksichtigung seiner Ausbildung und seines Berufes zugemutet werden darf, mehr als ein  $\frac{1}{3}$  seines früheren Verdienstes zu erzielen.« Es sei seine Sache, eine solche Beschäftigung zu suchen, finde er sie nicht, so könne dafür die Versicherungsanstalt nicht verantwortlich gehalten werden, »denn ebenso wie die Unfähigkeit, den früheren Beruf fortzusetzen, ist auch der Mangel an Gelegenheit zu geeigneter Beschäftigung für die Annahme von Invalidität nicht maßgebend.« — Hat sich das Schiedsgericht mit diesem Ausspruch auf die früher getroffene Entscheidung einer höheren Instanz gestützt, es klingt fast so, dann wird es sich damals wohl nicht um die Abweisung der Rentenansprüche eines Kapitäns gehandelt haben. Ist es doch mit Rücksicht auf den Erfolg ein ganz gewaltiger Unterschied, ob sich ein in seiner Erwerbsfähigkeit beeinträchtigter Arbeitnehmer an Land um eine Stellung bemüht, die ihm  $\frac{1}{3}$  seines früheren Jahreseinkommens einbringen soll, oder



ein Mann, der ein Menschenalter als Kapitän gefahren hat und, weil er körperlich zur Fortführung seines Berufes nicht mehr fähig war, nun eine Stellung an Land suchen soll. Nicht allein wegen seines vorgeschrittenen Alters, auch seiner ganzen Vorbildung nach wird es ihm unendlich schwer werden, eine Stellung zu finden. Posten, für deren Bekleidung seemännische Erfahrung Voraussetzung ist, sie sind so außerordentlich begehrt und von jungen tatkräftigen Personen umworben, daß verbrauchte Kräfte ohne Protektion keine Chancen haben. Nicht viel anders liegen für sie die Bedingungen auf dem übrigen Arbeitsmarkt, wo überall das Angebot größer als die Nachfrage ist. Auch ist das Arbeitsfeld sehr beschränkt, auf dem sich ein halbinvalider, sechzigjähriger Kapitän zu betätigen vermag. Und es wird zum mikroskopischen Gebilde, wenn er eine Beschäftigung suchen soll, die ihm, um mit den Worten des Schiedsgerichts zu sprechen, »unter billiger Berücksichtigung seiner Ausbildung und seines Berufes zugemutet werden darf.« Wir halten auch an sich die Interpretation des Invalidenversicherungsgesetzes nicht für richtig, wenn einem zur Weiterführung seines Berufes als körperlich unfähig erkannten Kapitän die Invalidenrente mit der Begründung versagt wird, weil er noch am Lande eine Beschäftigung mit  $\frac{1}{3}$  seines früheren Jahresverdienstes finden könne. Mit demselben Rechte könnte einem Arbeitnehmer an Land, der seinen bisherigen Berufspflichten aus Invalidität nicht mehr zu entsprechen vermag, die Bewerbung um Stellungen an Bord vorgeschlagen werden. — Soll nun aber aus der eingangs zitierten Begründung des abschlägigen Bescheides des Schiedsgerichts zu entnehmen sein, daß sich der Kapitän eine Beschäftigung an Bord suchen möge, »welche ihm bei billiger Berücksichtigung seiner Ausbildung etc. etc. zugemutet werden darf« — dann stehen wir vor einem Fragezeichen. Da der Kapitän die Dienste eines nautischen Schiffsoffiziers (und nur ein solcher käme in Betracht) wegen seiner Kurzsichtigkeit nicht versehen darf, was bleiben ihm dann für Stellungen an Bord? Die von Schiff sleuten bekleideten Posten können selbstverständlich nicht in Frage kommen, bleibt also und auch nur für Passagierdampfer das »Bahntje« als Verwalter. Ebenfalls sehr begehrt und für sechzigjährige, an Nervosität leidende Personen unerreichbar. Von ihnen auch nicht mehr auszufüllen, da, besonders auf größeren Dampfern, an die Proviantverwalter körperlich und geistig hohe Ansprüche gestellt werden. — Aus allen angeführten Gründen sind wir erfreut, daß der mit seinen Rentenansprüchen abgewiesene Kapitän Revision beim Reichsversicherungsamt eingelegt hat. Sobald eine Entscheidung dieser höchsten Instanz vorliegt, werden wir auf die Angelegenheit zurückkommen

und hoffentlich dann mit der Bemerkung, daß das Reichsversicherungsamt die Berechtigung zum Empfang der Invalidenrente anerkannt habe. Zu dieser optimistisch klingenden Auffassung verleitet uns eine Entscheidung aus dem Jahre 1902. Zwar handelt es sich nicht um die Invalidenrente eines Kapitäns, wohl aber um die eines Vorgesetzten von Landarbeitern, dem das Reichsversicherungsamt nicht die Zumutung macht, wie in unserem Falle Landesversicherungsanstalt und Schiedsgericht gegenüber dem Kapitän. Es wird dort ausgeführt, »daß wenn man den Werkmeister einer Zigarrenfabrik auf den Erwerb und Verdienst eines Zigarrenarbeiters verweisen würde, dies zur Folge haben würde, daß sich der Werkmeister am Schluß eines durch größere Fähigkeiten und Leistungen ausgezeichneten Arbeiterlebens darauf angewiesen sehe, wieder in den Kreis derjenigen zurückzutreten, aus deren Mitte er sich durch seine Tüchtigkeit herausgearbeitet habe; darin würde eine wirtschaftliche und seelische Zurücksetzung liegen, die nicht in der Absicht des Gesetzgebers liegen könne.« Danach sind die Aussichten für den Kapitän nicht ungünstig.

### Chronometer-Werke

(Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Hamburg.)

Eine Anzahl Hamburger und Bremer Reedereien haben dieser Tage zum Zwecke der Errichtung einer Chronometerfabrik eine Gesellschaft gebildet und zwar haben die Hamburg-Amerika Linie, der Norddeutsche Lloyd, die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Levante-Linie, die Dampfschiffsreederei »Union« A.-G. Anteile übernommen. Diese neue Gründung kann als ein weiterer Schritt, unsere vaterländische Schiffbauindustrie vom Ausland unabhängig zu machen, nur freudig begrüßt werden. Das Unternehmen verfolgt, wie wir hören, in erster Linie nicht Erwerbszwecke, vielmehr erblickt es seine vornehmste Aufgabe darin, für deutsche Schiffe und wissenschaftliche Institute absolut erstklassig und dabei relativ billige Chronometer herzustellen. Angesichts dieses gemeinnützigen Programms bringen auch unsere Marinebehörden und wissenschaftlichen Institute der Neugründung ihr volles Interesse entgegen. — Die Wahl des seit Jahrzehnten erprobten Chronometermachers Herrn F. Dencker, einer Autorität in seinem Fach, zum Geschäftsführer bietet die Garantie, daß die Chronometer-Werke G. m. b. H., die gestellte Aufgabe lösen werden. — Den ersten Aufsichtsrat der Gesellschaft bilden die Herren Kapitän z. S. von Grumme, Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Direktor Loist vom Norddeutschen Lloyd, Dr. H. Krüss, Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Mechanik und

und Bankdirektor Dr. J. Krauss. — Wir kommen in nächster Nummer eingehender auf diese wichtige Angelegenheit zurück.

### Das Festmachen von Trossen auf schleppenden Seeschiffen

ist ein Kardinalpunkt in Bergungsfällen. In mehr als der Hälfte aller Bergelohnprozesse vor dem englischen Admiralitätsgericht liest man über Brüche der Poller oder anderer Gegenstände, an denen die Schlepptrosse befestigt war. Zuweilen wird durch solche Zwischenfälle, die nicht selten mit schweren Unfällen, mitunter sogar mit Menschenverlusten verbunden sind, die ganze Bergung illusorisch gemacht. Das seiner Trossen und Poller verlustige Schiff gibt die Bergungsarbeit auf, denn der Kapitän ist durch den Schaden zu weiteren Schritten entmutigt worden. Handelt es sich dann um die Bergung eines an Wert hohen Objektes, so entgeht neben der Reederei auch der Schiffsbesatzung ein oft recht bedeutender Zufallsgewinn. Eine Chance, Geld zu verdienen, die so leicht nicht wiederkommt und im Durchschnitt wohl nur jedem Seemann einmal im Leben begegnet. Auf der anderen Seite wird ein führerloses Schiff, insbesondere wenn es von seiner Besatzung in wenig befahrenen Gewässern verlassen wird, durch Trift allmählich zu einem gefährlichen Schiffahrtshindernis. Um den Eintritt der geschilderten Möglichkeiten zu vermeiden, empfiehlt es sich zu der Frage Stellung zu nehmen: wo an Bord wird am sichersten die zu Schleppzwecken verwandte Trosse festgemacht und welche Art der Verbindung (Stahl,

Kette, Hanf) zwischen dem schleppenden und geschleppten Schiff ist besonders zu befürworten. Da die Beantwortung dieser Fragen nicht unabhängig von den beiden Schiffgrößen sein wird, die hier schleppen oder geschleppt sein sollen, mag gleich gesagt sein, daß hier nur von größeren Seeschiffen die Rede ist. Aber was für sie gilt, wird auch von kleineren Fahrzeugen nicht ohne Nutzen angewandt werden können. Unter dieser Berücksichtigung empfiehlt es sich als Schlepptau die stärkste an Bord befindliche Stahltrosse (oder mehrere aufeinander geschäkelt) zu verwenden und deren beide Tampen auf die Ankorkette des geschleppten Schiffes zu schäkeln. Die Bucht der Stahltrosse nicht an Pollern zu befestigen, sondern sie hinter dem Lukensüll einer der mittleren, bei nicht zu langen Schiffen hinter einem der vordoren Luken herumfahren zu lassen. Die etwaige Befürchtung, die Bucht der Trosse könne, wenn die Schiffe stärkeren Bewegungen ausgesetzt seien, über den Lukensüll hinwegspringen, also freischlippen, ist, wie die Erfahrung gelehrt hat, gegenstandslos, hätte auch nur dann eine Berechtigung, wenn ein Schiff mit ganz kleinem Freibord ein gewaltig hochbordiges Fahrzeug schleppen will. In solchen Fällen müßte die Bucht der Schlepptrosse so weit als möglich nach vorne reichen, möglichst hinter dem Lukensüll der vordersten Luke herumfahren. — Diese Angaben stützen sich auf die vielseitigen Erfahrungen, die sich Herr Kapt. Düker, der Oberinspektor der Deutschen Ost-Afrika- und Woernmann-Linie, beim Schleppen von Seeschiffen und von Seeleichtern durch Seeschiffe erworben und über die er uns gelegentlich Mitteilung gemacht hat.

### Schlingerkiele.

#### Eine Entgegnung.

(Schluß.)

Doch lassen wir das, wenden wir uns zunächst vielmehr den Formen der Seitenkiele zu. Kapt. Jolles redet, sofern doch diese Kiele sein sollen, den Kielen aus glatten Eisenplatten das Wort, im Gegensatz zu den Schlingerkielen, die an der äußeren Kante einen dicken Wulst haben. Er geht von der richtigen Erkenntnis aus, daß erstere das Wasser durchschneiden, demnach also weniger Reibung verursachen und auch weniger hemmend der Fahrt des Schiffes entgegenwirken. Offenbar ist diese Auffassungsweise richtig, wenn man lediglich die Fahrgeschwindigkeit im Auge behält. Andererseits hingegen, wenn man mehr auf die eigentliche Zweckbestimmung der Seitenkiele, die Abminderung des Schlingerns sieht, gewinnt die Sache ein anderes Aussehen. Die Wulstkiele gestatten nicht, sofern sie beim Überliegen des Schiffes einen Gegendruck nach oben oder unten ausüben, den einzelnen Wasser-

teilchen und somit dem in Betracht kommenden Wasser so leicht zu entweichen, sie finden einen Widerstand an dem Wulst, der sie auf der gradlinigen Bahn ablenkt. Demnach ist meines Erachtens, gleiche Breite der beiden Kielarten vorausgesetzt, anzunehmen, daß Wulstkiele in wirksamerer Weise eine Verminderung des Schlingerns erzielen als glatte Kiele.

Daß die Kiele hemmend auf die Schiffsgeschwindigkeit einwirken, ist zweifellos richtig und man würde sie auch keinesfalls zur Anwendung bringen, wenn nicht die Rollbewegungen durch sie wesentlich geschwächt werden sollten. Die Verringerung der Fahrt (die durch die Verminderung der Schlingerbewegung und die dadurch etwa erzeugte Mehrgeschwindigkeit hierbei vorläufig außer acht lassend) ist allgemein vorhanden, also auch dann, wenn das Schiff bei frischer Brise stetig

überliegt, worauf der Verfasser besonders hinweist. Diese Verringerung ist ja eine Folge, daß die glatte Außenseite des Schiffs durch die Anbringung der Seitenkiele teilweise verloren gegangen ist. Es wurden eben Widerstände an der Außenhaut geschaffen, die einen Teil der Fortbewegungskraft des Schiffs absorbieren. Ganz zustimmen kann ich aber nicht, wenn der Verfasser gleich im Anschlusse hieran eine Verringerung der Fahrt allein darin erblicken zu müssen glaubt, daß bei einem stetigen Überliegen des Seglers der Leekiell das Wasser nach unten drückt und der Luvkiel nach oben. Da will es mir scheinen, als ob bei einer gleichmäßigen Krängung in der Weise von einem Druck nach unten und oben nicht wohl die Rede sein kann. Liegt das Schiff stetig über, so haben die Wasserteilchen und somit das Wasser selbst, das immer bestrebt möglichst rasch, wie die Natur des flüssigen Elements gestattet, den Gleichgewichtszustand, herzustellen, auch die Gleichgewichtslage hergestellt und der Druck von oben und unten (von dem Auftriebe abgesehen) ist gleich stark. Diese Nichtübereinstimmung der Ansichten ist aber ziemlich bedeutungslos, denn in Wahrheit wird das Schiff nie ganz gleichmäßig überliegen, dafür sorgt schon der Seegang und die nie sich ganz gleichbleibende Stärke des Windes. Sobald aber ein stärkeres Überliegen (diese Bewegungen geschehen ja der Regel nach ziemlich rasch und plötzlich) nach Lee platzgreift, dann tritt ja auch der von Kapt. Jolles erwähnte Druck von unten und oben ein, da die Wasserteilchen, in die Unmöglichkeit versetzt, so rasch den Gleichgewichtszustand herzustellen, der Bewegung Widerstand an den Kielen entgegensetzen. Beim Zurückneigen nach luvwärts treten selbstredend alsdann die entgegengesetzten Druckverhältnisse ein.

»Die treibende Kraft bei Segelschiffen«, führt der Verfasser aus, »ist eine ganz andere wie bei einem Dampfer, wo sie unter Wasser wirkt und, weil sie genau reguliert wird, stets gleichmäßig bleibt. Bei Seglern kommt sie von oben und ändert sich fortwährend.« Es ist das allerdings ein ganz wesentlicher Unterschied in der Art und der Wirkungsweise der Fortbewegungskraft, mit um so größeren Eigentümlichkeiten verknüpft, als sie auch bestrebt ist und tatsächlich dies Streben verwirklicht, das Schiff aus der ebenen Kiellage zu werfen. Allein es ist doch nicht recht einzusehen, wie diese Grundverschiedenheit der Art und Wirkungsweise der treibenden Kraft sollte die Seitenkiele in ihrer Wirkung beeinträchtigen oder gar illusorisch machen. Der Zweck der Kiele ist, das Schlingern zu hemmen, also jedem mehr oder weniger plötzlichen Sichüberneigen entgegenzuwirken. Diese Zweckbestimmung erfüllen sie jedenfalls, sei es nun ein Segler oder ein Dampfer, der aus seiner Lage geworfen wird.

Die Art der Einwirkungen und Einflüsse, welche diese Lagenveränderung hervorruft, dürfte dabei ganz irrelevant oder vielmehr gleichgültig sein. Nur insofern könnte man von einer anderen Wirkungsweise der Seitenkiele bei einem Segler sprechen, als die Segler viel häufiger und stärker überzuliegen pflegen als Dampfer, wodurch die Kiele eine andere Lage im Wasser erhalten. Indessen kann es sich hierbei nur um so geringfügige Modifikationen im Effekt handeln, daß sie jedenfalls außer Ansatz bleiben dürfen.

»Beim Rollen«, muß Kapt. Jolles selbst eingestehen, »sind die Kiele natürlich ein großer Vorteil«. Hierin liegt eben der Schwerpunkt der ganzen Sache und der angefügte Nachsatz: »sie hemmen aber meiner Ansicht nach auch hier die Fahrt des Schiffes« hat schwerlich die Bedeutung, die der Verfasser ihm beizulegen geneigt scheint. Es ist schon oben erwähnt, daß durch Preisgabe der glatten Außenhaut sicherlich, für sich allein betrachtet, eine Fahrthommung Platz greifen müsse. Man hat Widerstände unter Wasser angebracht, dadurch werden größere Reibungen an den Schiffseiten erzeugt, die wiederum Wirbel und Strudel hervorrufen, welche Kapt. Jolles da, wo die Kiele am Boden aufhören, seiner eigenen Angabe nach deutlich als richtige Strudel luvwärts an der Oberfläche beobachtet hat. So wenig aufgeklärt, wenigstens dem innersten Wesen nach, auch das dunkle Gebiet der Widerstanderscheinungen, welche bei der Fortbewegung des Schiffes auftreten, sein mag, so ist doch soviel gewiß, daß Wirbel und Strudel Folgeerscheinungen von Reibungen sind. Vielleicht gelingt es den bahnbrechenden Untersuchungen von Professor Ahlborn, die Frage des Schiffswiderstandes völlig aufzuhellen, nachdem seine Arbeiten schon neues Licht auf den Gegenstand geworfen haben und seine Methode der Untersuchung die Erkenntnis der Natur der auftretenden Wirbelungen näher gerückt hat. Doch sind das Dinge, die zunächst mehr den Wissenschaftler und Theoretiker des Schiffbaues angehen, so folgenreich auch späterhin der Ausbau dieser Theorie auf die Gestaltung der Schiffsformen und nebenbei auch der Seitenkiele sein mag und so großem und berechtigtem Interesse sie in Schiffahrtskreisen begegnen mögen. Ohnehin bedürfen die auf theoretischen Grundlagen aufgebauten Einrichtungen doch späterhin der Bewährung der Feuerprobe und der Kontrolle durch die Praxis.

Was die Hemmung der Fahrt durch Kimmkiele anbetrifft, so will man ja durch Berechnungen, gegründet auf Modellversuche, einmal gefunden haben, daß ein Schnelldampfer bestimmter Größe jährlich für etwa 13 000 Mk. Kohlen mehr gebrauchen würde. Das hat aber gar nicht verhindert, daß sowohl Schnelldampfer als auch namentlich andern mehr und mehr mit Seitenkielen belegt worden



sind; ich erwähne nur den Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Große« und die Dampfer der »Barbarossa«-Klasse vom Norddeutschen Lloyd. Was durch die größere Reibung an sich etwa verloren geht, wird oben hinreichend an Mehrfahrt durch Schlingerverhütung wieder eingebracht. Ein stark rollendes Schiff rührt oben große Mengen Wassers auf; mit diesen großen Massen, die bei nicht-schlingern dem Schiff in Ruhe bleiben würden, kommen die unbekielteten Schiffseiten in Berührung und in Reibung, wodurch offenbar ein Teil der Fortbewegungsenergie des Schiffes verloren geht. Und ich für meinen Teil glaube, und die Erfahrung scheint dies allgemein zu bestätigen, daß dieser verloren gegangene Betrag der Bewegungsenergie erheblich größer ist als der Teil, der eingebüßt wird durch Reibung an den Schlingerkiehlen, auch wenn man in Betracht zieht, daß sehr häufig diese Kiele nutzlos mit durch's Wasser befördert werden, da die See ruhig ist und das Schiff ohnehin keine Schlingerbewegungen machen würde.

Kommen wir zum Schluß auf den Haupteinwand, die Fahrtminderung beim Stampfen, zurück. Zunächst drängt sich hierbei die Erwägung auf, daß im Vergleich zu den Schlingerbewegungen diejenigen des Stampfens viel seltener sind, womit also der Einwand an Bedeutung einbüßt. Sodann kommt in Betracht, daß die Neigungen gegen die Wasserlinie, welche das Schiff auch beim heftigsten Stampfen erfährt, wegen der bedeutenden Länge des Schiffes doch nur klein sind im Verhältnis zum Ausschlag beim Rollen, daß somit der Auftreffwinkel des zurückströmenden Wassers auf die in der Längsrichtung geneigten Kimmkiele nur sehr

klein ist, womit die eingangs erwähnte, der Kielrichtung direkt entgegenwirkende Kraftkomponente ebenfalls an Bedeutung verliert. Es ist auch nicht außer acht zu lassen, daß bei dem Beurteilen der Verhältnisse, ob Seitenkiele beim Stampfen hemmend wirken, fast notwendigerweise subjektive Momente in die Schätzung hineinspielen, derart, daß man naturgemäß leicht dazu neigt, die Hemmungen zu hoch zu veranschlagen. Der Verdruß eines Segelschiffsführers, wenn er endlich einmal guten Fahrwind hat, durch Seegang von vorne an der Ausnutzung desselben gehindert zu werden, führt leicht zu einer Auffassung: »Das Stampfen allein würde meinem Schiff nicht so hinderlich sein, wenn nicht die jetzt nutzlosen Schlingerkiele wären, die sich geradeswegs dem Wasser entgegenstemmen.«

Auf der anderen Seite hingegen liegen die unleugbaren Vorteile. Einmal, daß die Kiele dieses fürchterliche Rollen, das manchmal einem Schiffe direkt gefährlich werden kann, verhindern und damit dieses Aufwühlen der seitlichen Wassermassen, womit die Summe der Reibungswiderstände vermindert und Mehrgeschwindigkeit erzielt wird. Sodann auch, was der Führer des »Beethoven« noch besonders mit Recht als einen Vorzug hervorhob, daß beim Lenz das durch die Seitenkiele erzeugte besondere Kielwasser ein Überbrechen der See verhütet und somit, wenn der Wind etwa zwei Strich eingesteuert wird, das Schiff zu einem guten Sers Schiff macht. Trotz der von Kapt. Jolles gemachten beachtenswerten Einwendungen bin ich dennoch der Meinung, daß die Vorteile der Seitenkiele die Nachteile übertreffen, auch bei Segelschiffen.

J.

## Clayton-Apparat.

Ein geladen von der Norddeutschen Maschinen- und Armaturen-Fabrik in Bremen war am 3. Oktober in Bremerhaven eine große Anzahl Fachleute zusammengekommen, um einen Feuerlöschversuch mit dem Clayton-Apparat beizuwohnen. Es galt hauptsächlich die feuerlöschwirkende Eigenschaft des Clayton-Gases und seine Fähigkeit, durch kompakte Kohlenmassen durchzudringen, zu zeigen; denn seine Wirksamkeit als Desinfektions- und Ungeziefervertilgungsmittel ist bekannt, läßt sich auch weniger durch Probeversuche als durch langjährige praktische Erfahrungen feststellen. Allerdings kann durch das Ergebnis eines Feuerlöschversuches kein *endgültiges* Urteil geschaffen werden, wenn ein gelungener Ausfall auch dazu beitragen wird, die weit verbreitete günstige Auffassung über die Feuerlöschbeigenschaft des Clayton-Gases an einem weiteren Beispiel bestätigt gefunden zu haben. Und günstig verlief der Versuch durchaus. In einer nach Sekunden zählenden Zeit drang das qualmige Gas durch einen 3 bis 4 m hohen Kohlenhaufen von 45 Tons, der in dem 100 kbm fassenden Laderaum eines Leichters lagerte. Ebenso gelang es in relativ sehr kurzer Zeit, einen im Vorderraum (100 kbm Gehalt) des Leichters 15 Minuten lang bei offenen Luken brennenden Stapel ( $2\frac{1}{2} \times 1.5 \times 0.80$  m) aus Holz und Kohlen, getränkt mit Petroleum und Teer, vor völliger Vernichtung zu be-

wahren, das Feuer zu kontrollieren und nach Tilgung des Brandes die Temperatur im verschalteten Raum herabzumindern.

Das sind die Fakta. Lassen sie sich durch Detailschilderungen über Temperaturmessungen und Zeitangaben auch noch ausschmücken, ihr Aussehen wird dadurch nicht geändert. Das in den Laderaum gedruckte Gas zeigte sich als Feuerlöschmittel und bewies seine Durchdringungsfähigkeit. Diese Wirkung verdankt das Gas wenn auch wesentlich so doch nicht allein seinen Bestandteilen (Stickstoff, Schwefeldioxyd, Schwefeltrioxyd und Oxydationsstufen des Schwefels), sondern auch der ingenösen Vorrichtung, die es in den Schiffsraum drückt: dem Clayton-Apparat.

Ist über seine Einrichtung auch schon oft gesprochen worden, so dürfte eine kurze Beschreibung seiner Bestandteile und ihrer Tätigkeit beim Gebrauch des Apparates hier am Platze sein.

Der Clayton-Apparat besteht in der Hauptsache aus einem halbzylindrischen Verbrennungssofen oder Generator, dessen Größe bei den verschiedenen Typen variiert und von der Menge der zu erzeugenden Schwefelgase abhängig ist. Der Generator ist von einem Schutzmantel umgeben, welcher zu starke Abkühlung durch die Außenluft verhindert. Zwischen Mantel und Ofen zirkuliert eine Luftschicht. Unter dem Generator be-

findet sich, davon isoliert, ein Wasserkühler, der so bemessen ist, daß die erzeugten Gase von ca. 600—700° C auf normale Temperatur abgekühlt werden. Es sind darin Gruppen von je vier geraden Kühlrohren eingebaut, welche durch Öffnen eines Kastens leicht zu reinigen sind. Das Kühlwasser zirkuliert zwischen diesen Rohren. Aus dem Kühler werden die Gase von dem Luftsauger einem sog. Roots- oder Flügelgebläse, angesaugt und unter Druck durch ein Rohr nach dem zu füllenden Raum befördert. Das Gebläse kann durch einen Dampf-, Elektro- oder Petroleummotor angetrieben werden, und der Kraftverbrauch variiert für die verschiedenen Typen von 2—8 PS. Bei einem anderen Rohr wird die zur Verbrennung des Schwefels im Generator nötige Luft aus dem Schiffsraum angesaugt; sie verteilt sich im Generator mit Hilfe eines gelochten Eisenrohres gleichmäßig über die Bodenfläche. Die vier Schieber ermöglichen es, durch entsprechendes Öffnen und Schließen die Luft aus dem Schiffsraum durch den Generator zu saugen oder aber direkt durch den Kühler, indem der Ofen ausgeschaltet wird. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, die Ansaugleitung auszuschalten und die nötige Luft aus der freien Atmosphäre direkt in den Ofen zu leiten.

Der Feuerlösch- und Desinfektionsapparat wird entweder stationär auf Schiffen aufgestellt oder im Hafen- oder städtischen Dienst auf einem kleinen Dampfleichter resp. per Achse an den Brandherd oder das zu desinfizierende Objekt herangefahren.

Der Generator muß stets mit Schwefel beschickt sein, welcher in Form von Kristallen oder Stangen auf den seitlich darin angebrachten Drahtgittern und auf dem Boden ausgebreitet wird.

Sobald man Gas braucht, übergießt man den Schwefel mit ca.  $\frac{1}{2}$  l Brennsprit, Terpentinöl oder einer sonstigen leicht brennbaren Flüssigkeit, zündet an und verschließt die Antriebs-Beschickungstür. Hierauf wird der Luftsauger durch die Maschine in Tätigkeit gesetzt. Durch die Verbindungsschläuche oder Rohre zwischen der Maschine und dem zu füllenden Raum ist nun ein Kreislauf hergestellt.

Der Luftsauger saugt nahe unter der Decke die Luft aus dem Schiffsraum, in welchem sich der Feuerherd befindet, oder welcher desinfiziert und von Ungeziefer gereinigt werden soll, durch ein Rohr in den Generator. Mit dem Sauerstoff dieser Luft verbrennt der Schwefel zu Schwefelsäureanhydrid. Das Verbrennungsprodukt wird durch die Kühlrohre gesaugt, tritt unter dem Druck eines Rootgebläses beim Rohr aus und ersetzt in dem zu füllenden Raum die weggesaugte Luft. Auf diese Weise wird dem Feuer oder den Lebewesen in kürzester Zeit der zur Verbrennung oder Atmung nötige Sauerstoff entzogen. Für den Ausnahmefall, daß eine brennende Schiffsladung explosive Gase entwickelt, wird die zur Verbrennung nötige Luft von außen zugeführt und die Luft aus dem Schiffsraum durch das schwere Schwefeldioxydgas verdrängt.

Die Handhabung des Clayton-Apparats ist äußerst einfach, und er kann von jedermann leicht bedient werden. Ist der Schwefel der ersten Charge zum größten Teil verbrannt, was durch ein kleines Fenster erkannt werden kann, so wird durch die Tür ohne Schwierigkeit und ohne Betriebsunterbrechung Schwefel nachgeschüttet. 1 kg Schwefel erzeugt ca. 10 kbm 10prozentiges Gas. Es ist jedoch bei kleinem Gasbedarf unzulässig, aus der Größe des zu füllenden Raumes die nötige Menge Schwefel zu berechnen und allein diese in den Generator zu bringen. Die Gaserzeugung in gewünschter Art (ca. 15 pZt.  $\text{SO}_2$ ) tritt erst ein, sobald der Generator die nötige Temperatur erreicht hat, und dies geschieht nur, wenn die vorgeschriebenen Mengen von 30—100 kg Schwefel, je nach Größe des Apparats, im Generator sind. Allein die Konzentration der aus dem Apparat austretenden Gase resp. des Gasgemisches ist maßgebend. Ist der gewünschte Prozentsatz an Schwefeldioxyd erreicht (was in einem einfachen Apparat in der Art der Buntsehen Bürette durch Absorption mit

Wasser bestimmt wird), dann verschließt man den Generator und der übriggebliebene Schwefel bleibt für das nächste Mal gebrauchsfähig. —

Der eingangs erwähnten Feuerlöschprobe folgte nach einem längeren Referat von Herrn Dr. Prall eine Aussprache; an beiden nahm Mr. Clayton regen Anteil. War er bei dem praktischen Versuch die treibende Kraft, der über alles gerech- und zufriedenstellend Auskunft gebende Leiter, so zog er in der Diskussion durch seine klaren, von jeder Überschwänglichkeit freien Ausführungen wiederholt die Aufmerksamkeit auf sich. Zum Sprechen bot sich ihm insofern Anlaß, als er vom Verfasser dieser Zeilen, unter Berufung auf ein Gutachten von Dr. Hoffmann, zu einer Äußerung über den Einfluß des Gases auf Schiffsinventar, Ladungsgüter und insbesondere auf loses Getreide ersucht wurde. Herr Clayton entsprach diesem Wunsch sofort und in einer Weise, die einen großen Teil der Bedenken des Fragestellers zu beseitigen vermochte. Ohne irgend welche Beschönigung gab er zu, daß schwefelige Gase, wenn sie in Verbindung mit Getreide treten, nachteilige Einflüsse ausüben, seine Keim- und Backfähigkeit gegebenenfalls beeinträchtigen können, auf der anderen Seite hänge der Eintritt dieser Möglichkeit aber wesentlich von der Höhe des Schwefelgehalts der Gase und besonders von der Art, wie sie angewandt würden ab. Erfahrungsmäßig sei festgestellt, wie hoch der Prozentsatz des eingeführten Gases sein dürfe, damit die Desinfektion erreicht und doch eine anderweitige schädliche Einwirkung auf die Ware vermieden würde. Auch lassen sich durch hinlängliches Auslüften der vom Gas durchtränkt gewesenen Masse und ihrer einzelnen Teile alle Spuren etwaiger Einwirkung schwefeliger Dünste verwischen. Daß das Clayton-Gas nicht vollkommen sei, daß seine Anwendung als Feuerlösch- und Desinfektionsmittel unter Umständen auch nichtgewollte Spuren hinterlassen könne, stelle er nicht in Abrede, die Erfüllung dieses Wunsches sei aber eine Utopie, dagegen dürfe er aussprechen, daß unter allen Mitteln für den erwähnten Zweck Clayton-Gas das vollkommenste und vielseitigste sei. Dieser Behauptung wurde von keiner Seite widersprochen.

Im Anschluß hieran empfiehlt sich die Wiedergabe einer Stelle aus dem Gutachten, das im Auftrage der Sektion II der See-Berufsgenossenschaft Herr Prof. Dr. Häpke über Wesen und Wirksamkeit des Feuerlöschapparates Patent Clayton abgestattet hat.

Um die Einwirkung des Claytongases auf Schiff und Schiffseinrichtung kennen zu lernen, untersuchte er den zur Vertilgung von Ratten zweimal desinfizierten Dampfer »Witteberg« und kam hierbei zu folgendem Ergebnis:

Unter Führung des ersten Offiziers wurde der Salon besichtigt, wobei auf Plüschmöbeln, Teppiche, Gardinen, Goldrahmen, Messingbekleidung etc. keinerlei Einwirkung zu bemerken war. Sämtliche Farben und der Metallglanz zeigten sich unverändert; von Geruch nach Schwefeldioxyd war natürlich keine Spur vorhanden. Die Schiffsmaschine von 2300 Pferdekraft wurde sodann aufs sorgfältigste nach Einwirkung des Claytongases revidiert, wobei der Obermaschinist Auskunft gab. Die mit Bleiweiß angestrichenen Wände des dreistöckigen Maschinenraums zeigten nirgends einen Anflug von Schwefelblei; und die mit Vaseline bestrichenen Maschinenteile zeigten beim Abwischen keine saure Reaktion. Die sehr empfindlichen elektrischen Meßinstrumente am Schaltbrett: Ampèremeter, Voltmeter mit den Rheostaten waren völlig intakt. In der Kajüte des Obermaschinisten war das mit rotem Plüsch bezogene Sopha ebensowenig wie die Bettvorhänge, Tischdeck- und Bilderrahmen angegriffen. Dasselbe Resultat ergab die Besichtigung der Gänge, Schiffswände und des Volkskajüten Anstrichfarben keine Beschädigung zeigten.

Dagegen bezeugte der erste Offizier, daß der Geruch von Schwefeldioxyd in den Federkissen etwa 14 Tage trotz des Lüftens bemerklich gewesen sei, während er aus Wälle

anderen Webstoffen nach der Lüftung verschwunden sei. Federbetten müssen demnach vor dem »Ausräuchern« auf Deck gebracht werden. Auch auf nasse Stoffe und Waren, die getrocknet werden, wirkt Schwefeldioxyd ein. Besonders empfindliche Gegenstände kann man leicht dadurch schützen, daß man sie in Papier (alte Zeitungen) einschlägt und damit bedeckt.

Auf Grund dieser Untersuchung des scharf zweimal desinfizierten Schiffes halte ich die Einwirkung von Claytongas, das gewöhnlich nur zu 5 bis 10 pZt. angewandt wird, für ungefährlich. Der sich bildende Niederschlag von sublimierten Schwefel hat wegen seiner minimalen Menge auf die »Verbandteile eiserner und stählerner Schiffe« keinen Einfluß, ebenso wenig wie die Verbindung, die das Schwefeldioxyd mit dem Schwitzwasser eingeht »auf die mit Farbe bedeckten Schiffswände«. Eine Gefahrenquelle durch Claytongas ist für Schiff und Mannschaft absolut ausgeschlossen. —

Damit bliebe noch übrig, ein Wort über den Einfluß der Gase auf Getreide zu sagen. Daß er sich unter Umständen geltend machen kann, hat Herr Clayton selbst in den Bereich

der Möglichkeit gestellt, wenn er auch auf die Feststellung mit Recht Wert legte, daß eine nachteilige Einwirkung nur bei unsachgemäßer Anwendung der Gase Platz greifen werde. Wird das Clayton-Gas instruktionsgemäß verwandt, dann, dafür liegt uns eine große Anzahl Beispiele vor, treten seine guten Eigenschaften in den Vordergrund: Das Getreide wird von Ungeziefer befreit und, falls es wie Mais nicht immer trocken verladen worden ist, vor der Gefahr geschützt, zu schwitzen, in Klumpen zusammenzubacken oder gar schimmelig zu werden. In seiner Schrift »La Conservation du Mais« beschäftigt sich Prof. Dr. Adrien Loir\*) eingehend mit dieser Frage und er kommt zu einem für das Claytongas sehr günstigen Ergebnis.

Alles Gesagte in einem Brennpunkt zusammengefaßt, führt zu der Überzeugung, daß wir im Clayton-Apparat eine Erfindung sehen dürfen, der, wie Herr Kontreadmiral Tiele am 3. Oktober sagte, weiteste Verbreitung gewünscht werden darf.

\*) Paris 1904, Augustin Challamel.

## Mein Signalsystem.

**I** Brennt ein Schiff sein Kompagnie-Signal oder ein  
**II** anderes auffallendes Nachtsignal ab, so antworte ähnlich  
**III** oder mache gleich das Signal »Verstanden«.

**IV** Macht das Schiff nun die Signalbuchwimpelblinke,  
**V** so will es eine Mitteilung machen. Antworte wiederum  
**VI** mit: »Verstanden«.

**VII** Alle Signale, auch die Zahlen- und Alphabetsignale  
**VIII** werden streng nach dem Signalbuche gemacht.  
**IX**

### Instruktion.

**XI** 1. Jede Signalfolge hat als Nachtsignal die Nummer  
**XII** ihrer Alphabetfolge in römischen Ziffern. Diese Ziffern  
**XIII** werden durch helle Lichtblinke nach einander gegeben  
**XIV** und zwar:

die I'en durch sehr kurze Blinke (von ca. 1 s)

• V'en • mittlere • ( » höchstens 5 s)

• X'en • lange • ( » ca. 10 s)

(Z. B. P = XVI = Ein 10 s Blink, darauf ein 4 s Blink und zuletzt ein 1 s Blink.)

2. Lasse die Pausen zwischen den Blinken einer Nummer ca. 1 s dauern und mache nach jeder fertigen Nummer etwa 1/2 Minute Pause.

3. Nach jedem fertigen Signal (»Heiß am Tage«) warte bis Antwort: »Verstanden« oder »Nicht verstanden« erfolgt ist.

IVI = »Antwortwimpelsignal oder Verstanden« etc.  
IIIIIIII = »Nicht verstanden« oder Irrtum, das letzte Signal (»Heiß am Tage«) wird wiederholt.

### Beispiel.

Bedeutung	Nachtsignal	Antwort
Anrufe	Schiff: Blaulicht (bis Antwort erfolgt)	Dampfer: IVI
	• IVI IVI (bis Antwort erfolgt)	• IVI
Schiff will Chronometer vergleichen etc.	• VII XXI	• IVI
Dampfer: 10 h	Dampfer: IVI XII I	Schiff: IVI
• Signal für »Stopp«	• Sehr langer Blink der plötzlich aufhört um:	• IVI
• 19 m	• IVI XIII X	• IVI
• 4 s	• IVI XV VI	• IVI
• Signalschluß	• IVI IVI IVI	• IVI

Über mein Signalsystem ist während meiner letzten Abwesenheit auf See wiederholt geschrieben worden. Eine vollständige Kenntnis desselben haben aber dadurch nur Wenige erhalten. Deshalb möchte ich nun selbst einmal darüber berichten. Es fällt mir dieses um so leichter, als gar kein Geheimnis, oder eine sogenannte Erfindung, dabei ist. Es ist nur eine einfache Art die Signalfolgen durch solche Signale zu ersetzen, die jetzt schon jedermann kennt — nämlich durch die römischen Ziffern.

Wohl ehe man das jetzige neue Signalbuch einführt, hatte man schon in maßgebenden Kreisen die Frage eines Nachtsignalsystems erwogen, aber, bis auf einige dringende Signale, von der allgemeinen Einführung eines solchen Abstand genommen. Man befürchtete wohl hauptsächlich, daß die Signale in befahreneren Gewässern Anlaß zu folgenschweren Verwechselungen bieten möchten. Eine solche Gefahr liegt jedoch nicht immer vor, namentlich nicht im freien Ozean, und deshalb findet hauptsächlich in englischen Fachblättern der Wunsch



nach Einführung eines allgemeinen Nachtsignalsystems immer häufiger Ausdruck, denn manche inhaltschwere Nachricht hat oft nur aus dem Grunde nicht gemacht werden können, daß es Nacht war.

Nun ist im neuen Signalebuch zwar das Morse-System eingeführt. Um aber mit demselben erfolgreich signalisieren zu können, bedarf es nicht nur einer wirklichen Kenntnis desselben, sondern auch — um diese Kenntnis nicht wieder zu verlieren — einer beständigen Übung. Diese kann man aber in der Praxis auf Handelsschiffen nicht erlangen. Mit einer Einführung des Morse-Codes als internationalem Nachtsignalsystem wäre deshalb der Zweck eines solchen — ein praktisches, allgemeines Verständigungsmittel zu haben — wirklich nicht erreicht.

Auch leuchtkegelartige, sogenannte Stern-Signale, hat man in der Handelsmarine einzuführen versucht. Sie sollten schon deshalb auf Handelsschiffen nicht gebraucht werden, weil derartige Signale als Notsignale reserviert bleiben sollten. Aber auch sonst besitzen sie Mängel. Man braucht zum Abgeben derselben mehr oder minder komplizierte besondere Apparate und kann deshalb nur damit signalisieren, wenn auch der Empfänger der Signale zufällig im Besitz eines solchen Instrumentes und der dazu gehörenden unverdorbenen und genügenden Munition ist. Schließlich kostet so ein Ding mit Zubehör auch ziemlich viel Geld und kleineren Schiffen würden deshalb mit der Beschaffung eines solchen unverhältnismäßige, ja oft unerschwingliche Kosten auferlegt.

Alle diese obigen Mängel führten mich zur Ausarbeitung meines hier vorliegenden Systems, wobei ich mir folgendes zur Regel machte:

- 1) Die Signale müssen so einfach sein, daß sie Aussicht haben populär zu werden.
- 2) Alle Signale des internationalen Signalebuches muß man damit, falls der Fall eintritt, machen können.
- 3) Die Signale müssen recht weit sichtbar sein und deshalb auf Schiffen, die an Deck hell erleuchtet sind, im Top gemacht werden können.
- 4) Die Signale müssen bequem von einer Person (z. B. vom Kapitän selbst) gemacht werden können.
- 5) Die Signale müssen nötigenfalls mit Mitteln gemacht werden können, die jetzt schon auf allen Schiffen vorhanden sind.
- 6) Die Signale müssen derartig sein, daß die Gefahr einer Verwechslung mit Notsignalen oder Schiffspositionslampen vermieden oder doch möglichst verringert wird.
- 7) Die Signale müssen nach einem System gemacht werden, nach dem man nicht nur nachts, sondern zu jeder Zeit signalisieren kann.

Dies Alles führte mich denn auch dazu keine farbigen Signale zu verwenden und die X'en z. B. nicht durch einen roten und die V'en nicht durch einen grünen Blink — oder umgekehrt — zu machen.

Die Verwechslung der Signale mit Seitenlaterne u. dadurch ganz und gar vermieden. Auch die geringere Sichtweite farbiger Signale, namentlich der grünen, sprach mit und schließlich der Grund, Schiffen in Not durch Zeigen und Verbergen einer gewöhnlichen Lampe (oder am Tage irgend eines auffallenden Gegenstandes) ein gutes Signalisieren zu ermöglichen.

Beim Gebrauch meines Systems in der Praxis zeigte sich, daß die farbigen Blinker nicht nötig waren und die langen, mittleren und kurzen Blinker durchaus genügten. Wie leicht das Signalisieren nach diesem System zu erlernen ist, zeigt sich, wenn man es jemandem erklärt und ihn nach Zahlen, die man durch Heben der Hand, oder mittels einer elektrischen Klingel macht, fragt.

Die Dauer der Signalblinke bestimme man, indem man beim Signalisieren annähernd im Schrittempo zählt.

Dabei wird man mit dem System schneller und wesentlich bedeutend bequemer signalisieren können, als gewöhnlich mit Flaggen, wobei auf Handelsschiffen durch das Zusammenstecken und Hissen der Signale viel Zeit gebraucht wird.

Auf Dampfern mit elektrischem Licht wird eine geklebte elektrische Kabellampe, bei der man zum Machen der Blinken unten einen Klingeldrucker anbringt, ein ganz vorzügliches und billiges Signalinstrument sein, mit dem man, je nach der Stärke des Lichtes, auf 2—4fache Flaggensichtweite signalisieren kann. Sich in gerade entgegengesetzter Richtung passierende Dampfer werden daher hiermit in der Lage sein, Signale zu wechseln, bei denen sie, falls sie dieses mit Flaggen tun wollten, einfach stoppen müßten.

Auf Schiffen jedoch, die sich die Anschaffung einer besonderen Lampe nicht leisten wollen, wird auch schon eine gewöhnliche helle Laterne in einem selbstgemachten Kasten, den man auf- und zuklappen kann, gute Dienste leisten.

Ein Auswendiglernen der Nachtnummern der Flaggen ist nicht nötig. Will man ein Signal machen, so schlage man es im Buche auf und setze dann nach obiger kleiner Tafel, die man sich eventl. selbst macht, für jede Flagge ihre Nummer. Liest man ein Signal ab, so merke man sich nur die Nummer (z. B. 12, 7, 15) und übersetze sie erst beim Aufschlagen des Signals in Flaggen.

Das System hat sowohl hier in Deutschland, als auch in England bei ersten Fachleuten ein aufrichtiges Interesse erregt. Gerade hierdurch bin ich angeregt worden, eine allgemeine Einführung desselben anzustreben. Ob mir das gelingen wird, hängt von der Unterstützung ab, die ich von Ihnen erwarte, die es praktisch erprobt haben.

Zum Schluß möchte ich noch bemerken, daß es nicht pekuniäre Erwartungen waren, die mich zur Ausarbeitung dieses Signalsystems veranlaßten, sondern es war das Bestreben, einem Mangel abzuhelfen, der auch jetzt immer mehr anerkannt wird. Der Gebrauch meines Systems steht Jedermann frei und frei zur Verfügung.

Ernst Simon.

## Schiffsverkehr im Hafen von Bangkok 1904.

Der Schiffsverkehrsverkehr im Hafen von Bangkok hat gegen das Jahr 1903 eine erhebliche Steigerung zu verzeichnen. Denn während in dem letzteren 613 Dampfer mit 514 647 Reg.-Tons Ladefähigkeit und 7 Segelschiffe mit 6311 Reg.-Tons Ladefähigkeit einliefen, ist er im Jahre 1904 auf 722 Dampfer mit 649 420 Reg.-Tons und 16 Segelschiffe mit 14 948 Reg.-Tons einlaufend gestiegen. In der Zahl der Dampfer stimmt das Jahr 1904 mit dem Jahre 1902 genau überein, nur hat ersteres ein Mehr an Tonnengehalt von 22 068 Reg.-Tons aufzuweisen. Für 1904 ergibt sich gegen das Vorjahr eine Zunahme um 109 Dampfer und 9 Segelschiffe und um 134 773

bezw. 8637 Reg.-Tons. Der Zuwachs wird fast ganz durch die deutsche und englische Schifffahrt in Anspruch genommen. Die französische Flagge weist einen Zuwachs von 8, die siamesische einen solchen von 20 Schiffen auf, während die österreichische mit nur 1 Schiff gegen 7 des Vorjahres hat ganz aus dem Hafen verschwunden ist und die norwegische nur auf 114 Dampfern gegen 122 des Vorjahres, dagegen auf 8 Segelschiffen (gegen 3) wehte.

Deutschlands Anteil hat sich um 45 Dampfer und 2 Segelschiffe und 57 320 Reg.-Tons bzw. 3612 Reg.-Tons vermehrt.

Prozentual stellt sich die Beteiligung der hauptsächlich in Betracht kommenden Länder für die einkommenden Schiffe, wie folgt, wobei sich die eingeklammerten Zahlen auf 1903 beziehen:

	Schiffe pZt.	Tonnengehalt pZt.
Deutschland . . . .	47,56 (49,35)	58,10 (62,50)
Großbritannien . . .	18,97 (14,68)	19,99 (12,12)
Holland . . . . .	2,85 (3,06)	1,51 (1,54)
Frankreich . . . . .	3,65 (3,00)	1,36 (1,73)
Norwegen . . . . .	16,45 (20,16)	13,70 (15,96)

Hinsichtlich der ausgegangenen Schiffe ist die prozentuale Verteilung auf die einzelnen Nationen mit geringen Unterschieden dieselbe wie bei den eingekommenen.

Der Wert der auf deutschen Schiffen eingeführten Güter beträgt 45 539 208 Tikals gegen 37 791 780 Tikals des Vorjahrs, ist also dem erhöhten Verkehr entsprechend gestiegen. Dasselbe gilt hinsichtlich der auf deutschen Schiffen ausgeführten Güter, deren Wert sich auf 62 112 384 Tikals gegen 45 598 267 Tikals beläuft.

Für die hauptsächlich an der Schifffahrt interessierten Länder ergeben sich hinsichtlich ihrer prozentualen Beteiligung an der Ein- und Ausfuhr folgende Ziffern:

	Einfuhr pZt.	Ausfuhr pZt.
Deutschland . . . .	58,16 (57,00)	61,26 (61,21)
Großbritannien . . .	15,25 (17,00)	15,89 (12,31)
Holland . . . . .	1,77 (1,86)	0,003 (0,004)
Frankreich . . . . .	0,84 (0,44)	0,46 (0,39)
Norwegen . . . . .	12,31 (13,5)	17,33 (23,06)

Hieraus ergibt sich, daß die deutsche Schifffahrt zwar, was Anzahl der Schiffe und deren Tonnengehalt betrifft, prozentual

gegen das Vorjahr etwas abgenommen hat, daß dagegen der Wert der durch deutsche Schiffe ein- und ausgeführten Güter prozentual, wenn auch unbedeutend, gestiegen ist. Es ist daraus zu schließen, daß die Schiffe besser beladen waren als im Vorjahr und daß somit die betreffenden Reedereien einen erhöhten Vorteil aus der Schifffahrt gezogen haben.

Bei den Schiffen der anderen fremden Nationen ist dagegen mit der nicht in Betracht kommenden Ausnahme Frankreichs prozentual eine Abnahme ihrer Beteiligung an der Ein- und Ausfuhr zu verzeichnen. Das ist wohl in erster Linie dem Anwachsen der Schifffahrt unter siamesischer Flagge zuzuschreiben. Im Jahre 1902 betrug die Zahl der in Bangkok eingelaufenen siamesischen Schiffe 34 oder 4,71 pZt. der Gesamtzahl, 1903: 49 oder 7,99 pZt. der Gesamtzahl, 1904: 72 oder 9,97 pZt. der Gesamtzahl.

Ihr Tonnengehalt ist von 11 392 im Jahre 1902 auf 28 325 Reg.-Tons im Jahre 1904 gestiegen. Ihre prozentuale Beteiligung an der Einfuhr betrug 1902: 1,48 pZt., im Jahre 1904: 11,01 pZt., an der Ausfuhr 1902: 0,58 pZt., 1904 dagegen 3,4 pZt.

Die deutsche Flagge hat nach wie vor ihr bedeutendes Übergewicht beibehalten. Bemerkenswert ist ferner das weitere Abnehmen der norwegischen Flagge. Die frühero lebhaft Konkurrenz Norwegens mit Deutschland 1902 mit 206 Schiffen scheint somit gänzlich aus dem Felde geschlagen zu sein. Nicht unbedeutend hat sich die Zahl der englischen Schiffe vermehrt; doch ist dabei zu bemerken, daß die meisten davon im Besitze von Chinesen sein dürften, die als englische Schutzgenossen die Flagge ihres Schutzstaates zu führen berechtigt sind.

(Nach einem Berichte der Kaiserl. Ministerresidentur in Bangkok.)

## Schiffbau.

### Bauanträge.

Dem Bremer Vulkan sind in Bauauftrag gegeben: Von der Deutschen Ostafrika-Linie, Hamburg, zwei Dampfer von je 8000 T. mit 12 Meilen Geschwindigkeit sowie ein Küstendampfer zum Dienst an der Küste Ostafrikas; von der Woermann-Linie, Hamburg, für Westafrika ein Dampfer von etwa 7000 T. mit 11 Meilen Geschwindigkeit; vom Norddeutschen Lloyd ein Schwesterschiff des Passagierdampfers »Glückauf«.

Die Eiderwerft, A.-G., in Tönning erhielt von der Firma Zerssen & Co., Rendsburg, einen **Frachtdampfer** in Größe von 3100 T. d. w. in Auftrag. Der Neubau ist ein Schwesterschiff des kürzlich von der Firma J. Jost, Flensburg abgelieferten Dampfers »Gratia«.

### Stapelläufe.

Auf der Schiffswerft von Jos. L. Meyer in Papenburg lief am 2. Oktober der für die Regierung in Schleswig orbaute Seezeichendampfer und Eisbrecher »**Bussard**« vom Stapel. Das Fahrzeug mißt: 36,74 m × 7,8 m × 4,2 m. Die Maschine, welche instande sein wird, 450 PS. zu indizieren, soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von mindestens 11 Knoten verleihen.

Auf der Werft von Nüscke & Co., A.-G. in Stettin, lief am 3. Oktober ein neuer Frachtdampfer »**Martha**« glücklich vom Stapel. Das Schiff mißt: 41,70 m × 7 m × 3,35 m und ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse  $\oplus 100 A/4 K$  gebaut. Bei einem mittleren Tiefgange von 3,20 m wird die Ladefähigkeit des Schiffes 400 T. betragen. Eine Dampfmaschine von 220 PS. soll dem Schiffe in bestem Zustande eine Geschwindigkeit von 8 Knoten geben.

Der Dampf wird erzeugt in einem Kessel von 82 qm Heizfläche und 10 Atmosphären Überdruck.

Am 7. Oktober lief der von den Howaldtswerken für die Firma M. Jebsen, Apenrade, neu erbaute Fracht- und Passagierdampfer »**Marlo**« (Bau-Nr. 431) glücklich vom Stapel. Die Abmessungen dieses Schiffes sind: 283' 0" × 39' 0" × 23' 0". Tragfähigkeit 3000 T. auf 18' 6" Tiefgang. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 900 ind. PS. soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten verleihen.

Am 7. Oktober lief der für die Reederei H. C. Horn in Schleswig bestimmte Dampfer »**Christian Horn**« von der Rostocker Neptunwerft glücklich vom Stapel. Der Neubau hat 302' Länge und 44' Breite. Die dreizylindrige Expansionsmaschine hat folgende Abmessungen: Durchmesser des Hochdruckzylinders 520 mm, des Mitteldruckzylinders 900 mm und des Niederdruckzylinders 1420 mm, der gemeinsame Hub beträgt 950 mm. Die zylindrischen Röhrenkessel sind 3150 mm lang und messen 4000 mm im Durchmesser. Sie arbeiten mit einem Dampfdruck von normal 14 kg pro qcm und haben eine wasserberührte Heizfläche von 350 qm.

Am 11. Oktober ist der auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Jaessen und Schmilowsky A.-G. auf Steinwälder für die Hochseefischerei-Gesellschaft »Venus« neuerbaute Fischdampfer »**Jupiter**« zu Wasser gelassen worden. Er ist bekanntlich ein Schwesterschiff des erst kürzlich zur Ablieferung gelangten Fischdampfers »Ceres«.

### Probefahrten.

Am 7. Oktober verließ der für Rechnung des Herrn Rob. M. Sloman jr. in Hamburg von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft erbaute Dampfer (Nr. 250) »**Florenz**« den Flensburger Hafen zu einer Probefahrt, die einen guten Verlauf

nahm. Leistungsfähigkeit von Schiff und Maschine waren in jeder Hinsicht zufriedenstellend. Das Schiff, das für Fracht- und Passagiere eingerichtet ist, hat folgende Dimensionen: 280' 0"  $\times$  37' 6"  $\times$  23' 0"; Tragfähigkeit 2700 T. Der Dampfer, der nach Germanischen Lloyd 100 A 4 L. erbaut ist, hat eine Dreifach-Expansionsmaschine von 1000 ind. Pf., die ihm beladen eine Geschwindigkeit von 10 Knoten in der Stunde verleihen soll.

Zur Zufriedenheit fand am 7. Oktober die Probefahrt des von der Eiderwerft A.-G. in Tönning für die Hanseatische Dampfer-Compagnie in Hamburg gebauten Dampfers **»Heinrich Menzell«** statt. Der Neubau mißt: 302'  $\times$  43,8'  $\times$  26'; Tragfähigkeit 4250 T. Der Dampfer, unter der Spezialaufsicht des Germanischen Lloyd nach seiner höchsten Klasse 100 A 4 L (E) gebaut, ist mit vier wasserdichten, bis zum Oberdeck reichenden Schotten und einem über das ganze Schiff sich erstreckenden Doppelboden nach dem Zellsystem zur Aufnahme von 700 Tonnen Wasserballast und Eisverstärkung versehen. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 1200 ind. Pf. 540  $\times$  915  $\times$  1440 mm Zylinderdurchmesser und 950 mm Hub erhält ihren Dampf aus zwei Zylinderröhrenkesseln von je 300 qm Heizfläche und 13,5 Atmosphären Überdruck und gibt dem Schiff eine Geschwindigkeit von 10 Knoten in der Stunde.

**Turbinenleistungsfähigkeit.** Der Turbinenkreuzer **»Lübeck«** hat die Vergleichsfahrten mit dem Kolbenmaschinenkreuzer **»Hamburg«** erledigt. Die Leistungen haben nicht alle Erwartungen erfüllt: es ist dem Versuchsschiff nicht geglückt, die Fahrgeschwindigkeit der **»Hamburg«** zu übertreffen. Dagegen war der Kohlenverbrauch des Turbinenschiffes geringer. Bei einer Geschwindigkeit von 19 Seemeilen im Durchschnitt ergaben die Vergleichsfahrten, daß die **»Hamburg«** 170,78 Tons, die **»Lübeck«** nur 167,98 Tons in 24 Stunden verbrauchte.

**Neue Werft in Lehe.** Im Handelsregister des Amtsgerichts Lehe ist am 30. September die Schiffswerft Delphin, G. m. b. H. in Lehe, eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist Fortführung der von den Herren B. Riedemann in Lehe und Johannes Bergmann in Bremerhaven betriebenen Schiffswerft Delphin, Riedemann & Co. zu Lehe, einschließlich der daselbst belegenen Grundstücke und Gebäude mit sämtlichen daselbst aufgestellten zum Betriebe gehörenden Maschinen, Materialien und Inventar. Das Stammkapital beträgt 130 000 Mk.

## Maritime Rundschau.

Die Hamburg-Amerika Linie kaufte den bekannten großen Schnelldampfer der Union Castle Line **»Scot«**, der den Namen **»Oceana«** erhalten und im Anschluß an einen Spezial-Luxuszug, der zwischen Berlin und Neapel verkehren wird, einen Eildienst zwischen Neapel und Alexandrien ausführen soll.

Die Hamburg-Amerika Linie hat ihren Austritt aus der Konferenz der westindischen Linien erklärt. Maßgebend für ihren Entschluß war, daß die Royal Mail Co. eine neue Linie von England über Westindien nach New-York eingerichtet und daß dieses neue Unternehmen zur Atlas-Linie der Hamburger Reederei in Konkurrenz tritt.

Die **»Nachr. für Seefahrer«** geben in einer Beilage zu Nr. 40 ein Verzeichnis der Winterseezeichen in den deutschen Küstengewässern; eine Veröffentlichung auf die wir hiermit die Aufmerksamkeit der Leser lenken möchten.

Lord Inverclyde, der streitbare und fähige Präsident der Cunard-Linie ist kürzlich in London gestorben. Nur vier Jahre stand er an der Spitze und doch hat er verstanden, das Unternehmen in neue Bahnen zu lenken. Auch der Schiffahrtspolitik seines Landes hat er eine neue Richtung gegeben. Ob sie nach seinem Tode verändert oder ob der Präzedenzvertrag erneuert werden wird, muß die Zukunft lehren. Welche Stellung man auch immer zu Lord Inverclyde einnahm, seine Fähigkeit ist von keiner Seite bezweifelt worden.

## Vermischtes.

### Zehnter internationaler Schiffahrtkongreß in Maastricht

Aus seiner reichhaltigen Tagesordnung haben für uns die der Seeschiffahrt bezüglichen Fragen besonderen Anspruch auf Interesse. An eine Wiedergabe der Debatten, die den Beschlüssen vorausgegangen sind, ist wegen Raummangel nicht zu denken und es muß genügen, wenn hier die Thematik und die zu ihnen gefaßten Resolutionen bekanntgegeben werden. Nämlich: *Verbesserung der Mündung der Flüsse*, welche in die Meere ohne Ebbe und Flut ergießen. Beschluß: *»Die Anlage von Molen ist empfehlenswert, solange die Entfernung zwischen der Barre und dem Ufer keine übermäßigen Kosten verursacht. Im entgegengesetzten Falle und besonders für Deltas, die seit Jahren eine feste Form gewonnen haben, bietet das Baggersystem, vor allem nach dem Aufkommen der Saugbagger eine ausgezeichnete Lösung des Problems, vorausgesetzt, daß die Bedeutung des Verkehrs die Kosten rechtfertigt, die diese Baggerungen erfordern. In gewissen Fällen dienen die Baggerungen auch dazu, die Wirkung der Molen zu beschleunigen oder zu vervollständigen. In dem Falle, daß keines dieser Systeme passend erscheint, bietet das System des Seestützbaus mit seinem außerhalb der Einflußsphäre des Deltas gelegenen Eingang eine einfache und sichere Lösung.«* — *Fortschritt in den Mitteln zum Fortbewegen der Schiffe.* Folgen hinsichtlich der Fahrrinnen und Häfen. Der Kongreß gibt seine Meinung dahin ab: *»daß bei dem gegenwärtigen Stande der Technik dem beregten Fortschritte kein Einfluß auf Häfen und deren Zugänge zugeschrieben werden kann.«* — *Verschiedene Arten des Betriebes und der Verwaltung von Seehäfen.* Der Einfluß auf die Entwicklung des Verkehrs. Der Kongreß beschließt unter Kenntnisnahme der verschiedenen Arten der Verwaltung von Seehäfen in den verschiedenen Ländern: *»daß jedes Verwaltungssystem, soweit es die Wohlfahrt des Hafens und die Entwicklung des Verkehrs begünstigt, angenommen werden kann, vorausgesetzt, daß die Verwaltung selbst gut sei.«* — *Bauart der äußeren Molen der Häfen mit Rücksicht auf die Gewalt der Wellen, denen sie widerstehen müssen.* Beschluß: *»Die Gewalt der Wellen und die wesentlich dynamischen Wirkungen, die sie auf die äußeren Molen ausüben, haben sich bisher allen Messungen entzogen. Die Zerstörung von Anlagen am Meer müssen den wiederholten dynamischen Wirkungen zugeschrieben werden, die ebenfalls bis heute nicht festgelegt werden konnten. Beim Entwurf neuer Anlagen am Meer wird der Ingenieur die wertvollsten Anhaltspunkte in der Prüfung bestehender Anlagen finden, wobei er vergleichsweise das Verhalten und die Stärke der Wellen auf der hohen See, die Bildung des Ufers und des Grundes in der Nähe des Hafens in Betracht ziehen muß, ebenso aber auch jeden andern Umstand, der ihm nützliche Schätzungsgrundlagen liefern kann. Der Kongreß weist auf die Auskünfte hin, die ihm sowohl durch mündliche wie schriftliche Berichte gegeben sind; er ist der Meinung, daß die Ingenieure darin wertvolle Anhaltspunkte für den Bau von Molen hinsichtlich der Gewalt der Wellen finden werden; er glaubt aber nicht bei der großen Verschiedenheit der vorkommenden Fälle bestimmte Beschlüsse fassen zu können.«*



**Bericht eines Schiffskapitäns der Hamburg-Amerika Linie über die Sprengung des Dampfers »Chatham« im Suezkanal.** Über die Sprengung des englischen Dampfers »Chatham«, dessen Wrack den Schiffsverkehr im Suezkanal bis vor kurzem sperrte, berichtet ein Augenzeuge, Herr Kapitän von Hoff, Führer des Dampfers »Rugia« der Hamburg-Amerika Linie, folgendermaßen: »Am 28. September, vormittags 10 Uhr, fand die Sprengung des Dampfers »Chatham« statt. Die Einwohnerschaft von Port Said war in großer Angst und Aufregung, da man eine furchtbare Wirkung von den 80 Tonnen Dynamit, die sich an Bord des Schiffes befanden, erwartete. Alle Geschäfte und Kontore waren geschlossen, und der größte Teil der Einwohner lagerte außerhalb der Stadt in dem glühend heißen Sande, ja sogar die Kranken hatte man fortgeschafft und den großen Leuchtturm geräumt in der sichern Annahme, daß Häuser einstürzen würden. Wir waren etwa 19 Kilometer von dem Sprengungsort entfernt und konnten daher die über 500 Meter hohe Wasser- und Rauchsäule sehr gut vom Brückendeck aus beobachten. Doch eine Erschütterung wurde von uns weder im Wasser noch in der Luft wahrgenommen, nur ein ganz schwaches Geräusch konnten wir hören. Am 30. September wurde bekannt gegeben, daß der Kanal für die Schifffahrt noch einige Tage geschlossen bleibe.«

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 9. Oktober. Als Mitglied wird Herr Schult aufgenommen. Laut Tagesordnung beschäftigt sich die Versammlung darauf mit der *Lichterführung der Fischerfahrzeuge*. Hierzu erstattet Herr Schroedter ein Referat, gestützt auf den im dritten Rundschreiben bekanntgegebenen Entwurf der englischen Regierung (siehe »Hansa« S. 466/67. D. R.). Der Referent stellte fest, daß in dem Entwurf verschiedene, vor Jahren geäußerte Wünsche des Deutschen Nautischen Vereins Berücksichtigung gefunden haben und daß trotz starker, erfreulicher Anlehnung an die Bestimmungen der deutschen Lichterführung die in ihr enthaltene, früher vom Verein bekämpfte Vorschrift über den Gebrauch von farbigen Kunstfeuern nicht aufgenommen worden sei. Die Neuerungen, die der englische Entwurf dagegen enthalte, seien gering und er halte es nicht für opportun, gegen sie, falls eine andere Auffassung bestehe, Stellung zu nehmen. Schloß sich die Versammlung auch im großen und ganzen diesem Vorschlage an, so war sie doch in einem Punkt anderer Meinung. Im Interesse der Einheitlichkeit und um zu vermeiden, daß andere Nationen mit Sonderwünschen auftreten, besaß der Verein, daß die den Angellein- und Treibnetzfisherfahrzeugen bis 20 Tons Brutto-Raumgehalt im Mittelländischen Meer und den Küstengewässern von Japan und Korea (b abs. 2 und c abs. 2) eingeräumten Rechte mit Bezug auf ihre Lichterführung in Fortfall kommen sollen. In diesem Sinne wird an den Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins berichtet werden. — Nächste Sitzung am 16. Oktober.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 11. Oktober. Nachdem das Andenken an das verstorbene Mitglied Herrn Kapt. Krohn in üblicher Weise geehrt worden war, stattete der Vorsitzende Bericht über die Einweihung der neuen Navigationsschule in Hamburg und über die Vorführungen mit dem Claytonapparat in Bremerhaven (siehe die daraufbezüglichen Ausführungen in dieser und voriger Nummer). Die Beratungen über einen Entwurf der Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine wurden zum Abschluß gebracht, mit demselben Erfolg wurde dann die Geschäftsordnung besprochen. Aus der Mitte der Versammlung wurde Auskunft über die Auslegung des § 98 Abs. 1 verlangt: ob die dem Schiffsmann zuzustellende Abschrift eines Strafantrages vom Kapitän eigenhändig geschrieben sein müsse. Hierüber soll in nächster Sitzung eine Aussprache stattfinden, ebenso will sich der Verein dann auch mit denjenigen Paragraphen der Seemannsordnung beschäftigen, die die Formalitäten über Behandlung der Schiffspapiere eines wegen Krankheit zurückgelassenen Schiffsmanns regeln. Schließlich wird der Verein noch die Vorführung einer neuen Nachtretragsboje entgegennehmen. — Nächste Sitzung am 18. Oktober.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 5. Oktober abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden elf Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: 1) *Navigationsschule zu Hamburg*; 2) *Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine*. Zu 1. Der Vorsitzende berichtete über die Einweihung des neuen Gebäudes der Hamburger Navigationsschule, durch welche das neue Gebäude am 30. September seinem Zwecke übergeben wurde. Er freute sich, daß die Deputation für Handel und Schifffahrt ihn zu der Feier eingeladen habe, da er hierdurch Gelegenheit bekommen habe, sich davon zu überzeugen, welche Bedeutung der Hamburger Staat der Bildung des Standes deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere in Wort und Tat beimißt. Eine Bildungsstätte sei dem Stande vom Hamburger Staate geschaffen, welche von außen würdig und imposant anzusehen, innen Männer heranbilden soll, deren Aufgabe es einst ist, Hamburgs Handel und Schifffahrt feste Stützen und Förderer zu sein. Nach einer kurzen sich hier anschließenden Diskussion ging man zum zweiten Punkte der Tagesordnung, Satzung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine, über. Diskussion und Abstimmung führten bis zum § 11 des von der Verbandskommission vorgelegten Entwurfes, welcher bis zu diesem Abschnitte Zustimmung der Versammlung fand.

## Büchersaal.

### Das Recht der großen Haverei von Dr. jur. B. H. Moltmann.

Verlag von Eckardt & MessterII, Hamburg 1905.

Preis Mk. 1.20.

Die Schrift, bearbeitet nach dem Handelsgesetzbuch (§§ 700—731), den York-Antwerp-Rules von 1890 und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung der hanseatischen Gerichte, darf Anspruch auf die Bezeichnung eines Handbuchs für die hier in Frage kommenden Interessentenkreise erheben. Von Bedeutung, und auf sie darf hier noch besonders als auf eine in dieser Anordnung vorgenommene Neuheit aufmerksam gemacht werden, sind die zwischen die einzelnen Gesetzesparagrafen eingeflochtenen Gerichtsentscheidungen, welche bis zum Jahre 1870 zurückreichen. Dadurch wird die an sich trockene Materie des Inhalts wesentlich belebt und geeignet, auch solchen Schiffabritsinteressenten als Lektüre zu dienen, die Ludwig Ulrich's grundlegendes Werk über die große Haverei kennen oder denen es an Zeit gebricht, jene kompensiöse Darstellung zu studieren.

### Taschenbuch der Kriegsflotten, VI. Jahrg. 1905. Sommer-

ausgabe. Herausgegeben von Kapitänleutnant D. Weyer.

Mit 359 Abbildungen. J. F. Lehmanns Verlag, München.

Preis 4 Mk. elegant gebunden.

Da das Weyersche Taschenbuch in fast allen Kriegsflotten der Welt eingeführt wurde, mußte auch in diesem Jahre wieder eine zweite Auflage gedruckt werden. Sie enthält sämtliche durch den russisch-japanischen Krieg herbeigeführten Änderungen im Schiffsbestand und zeigt, welche gewaltige Verschiebungen in den Machtverhältnissen der Mächte stattgefunden haben. Besondere Aufmerksamkeit ist den neuen Flottenbauplänen aller Mächte gewidmet. Leider stehen diejenigen des deutschen Reiches im Vergleiche zu den meisten anderen Großmächten weit zurück. Das Taschenbuch ist für jeden Marineoffizier unentbehrlich, es bildet aber auch für jeden Flottenfreund einen zuverlässigen Berater.

Die Hochseefischerei, entschieden einer der schwersten Zweige der seemannischen Berufe, hat neuerdings erfreulicherweise mehrfach Verbesserungen erfahren. So hat man z. B. das alte Baumnetz bei den weitaus meisten Fahrzeugen durch Scheernetze, wie bei den Fischdampfern gebräuchlich, ersetzt. Zum Einholen dieser ziemlich großen Netze dienen sowohl Motor- als auch Handwinden, wie solche in den Werkstätten der Firma J. Rabba, Hamburg-Steinwärder, als eine Art Spezialität hergestellt werden. Genannte Firma ist infolge vor einiger Zeit ausgeführten Um- und Neubaus ihrer Gießerei und sonstigen Werkstätten instande, allen modernen Anforderungen zu genügen.

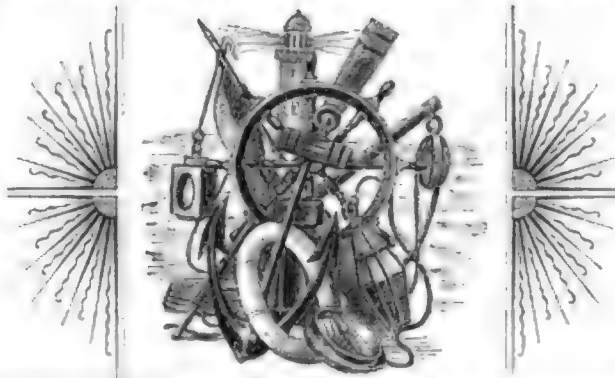
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stabbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elbloten.

### Obligatorische Anwendung von 2 Topplichtern auf Dampfern.

Aus einer Eingabe an den Herrn Staatssekretär des Innern:

»Auf die gefällige Zuschrift des Herrn Staatssekretär des Innern nebst Anlage vom 25. März d. J. beehrt sich der unterzeichnete Verband, ergebenst zu erwidern, daß nach Kenntnisaufnahme der norwegischen Denkschrift die Frage der obligatorischen Anwendung von 2 Topplichtern auf Dampfern Gegenstand eingehender Beratungen im Verbande gewesen ist. Das Ergebnis dieser Beratungen hat eine fast einstimmige Befürwortung der beregten Angelegenheit gezeitigt, wenn die Mindestgrenze der Einführung in Übereinstimmung mit dem Art. 11 des Seestraßenrechts Abs. 2, wo für verankerte Schiffe ein zweites Ankerlicht vorgeschrieben ist, bei Dampfern von 150 Fuß Länge festgesetzt wird.

Die »fast« einstimmige Befürwortung bezieht sich auf die Verhältnisse der Ostsee-Schiffahrt, wo noch viele Dampfer unter 200 Fuß Länge vorhanden, die einerseits nur kurze Pfahlmasten und andererseits sogar nur einen Mast führen und somit kaum in der Lage sein werden, ohne erheblichen Kostenaufwand, der im Art. 2 Abs. e vorgeschriebenen Höhe für das zweite Topplicht nachzukommen. Diese Einwendung gegen die Mindestgrenze von 150 Fuß Länge erscheint dem Verbande als ein rein wirtschaftliches Bedenken, das unter keinen Umständen davon abhalten dürfte, eine Maßnahme zu treffen, durch welche Gut und Blut erhöht geschützt werden sollen, und die, wie allseits übereinstimmend anerkannt wird, ein hervorragendes Mittel ist, bei unsichtigem Wetter die Fahrtrichtung eines Dampfers schnell auszumachen.

Bei der Forderung für ein obligatorisches zweites Topplicht ist aber, wie die Erfahrung gelehrt hat, bei langen Schiffen mit nur zwei Masten eins unbedingt zu berücksichtigen: Dieses bezieht sich auf eine Bestimmung, welche die senkrechte und horizontale Entfernung beider Topplichter durch eine Verhältniszahl regelt.  $4\frac{1}{2}$  m Höhenunterschied mag in der Regel genügen; bei Schiffen aber, beispielsweise von der Länge eines Schnelldampfers der großen transatlantischen Dampfergesellschaften, mit nur zwei Masten ist er unzureichend.

Dem Beobachter erscheinen hier beide Lichter in einer Horizontalebene, wenn nicht gar, falls das Schiff etwas im Gatt liegt, das hintere Topplicht niedriger als das vordere erscheint. Obgleich Art. 2 Abs. e niemanden hindert, den Höhenunterschied zu vergrößern, soll er doch nur geringer als die horizontale Entfernung zwischen beiden Lichtern sein, so ist es dessenungeachtet sehr erwünscht, mit Rücksicht auf die richtige Erkennung der beiden Topplichter, daß die Verordnung näher auf diesen Punkt eingeht.

Der Verband verweist schließlich noch auf eine gute Abblendung der Topplichter, damit, wie es heute vielfach der Fall, ein Ausschalten des hinteren Lichtes im Nebel vermieden wird.

Aus den vorstehend angeführten Gründen befürwortet der Verband, unter Berücksichtigung besonderer Bestimmungen für lange Dampfer, die internationale Einführung eines obligatorischen zweiten Topplichtes für Dampfer von mehr als 45 m Länge.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Steinböck 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböck 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 42.

Hamburg, den 21. Oktober.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Versorgungskasse Vereinigter Reedereien. — Über Schiffsunfälle an der deutschen Küste. — Deutscher Nautischer Verein. (Viertes Rundschreiben.) — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Mit der Vermehrung der hamburgischen Hafenlotsen,

wie sie der Senat beantragt hat, beschäftigte sich Anfang d. M. die Bürgerschaft und wies auf Antrag von Herrn Rechtsanwalt Kämpel die Angelegenheit an einen Ausschuß. Der Kämpel'sche Antrag entspringt nicht einer Abneigung gegen die Vermehrung an sich — darüber ist allein die Marineverwaltung kompetent — sondern dem Wunsch, das Einkommen der im Amte stehenden Hafenlotsen durch die Verwirklichung des Senatsantrages vor Schmälerung zu bewahren. Wie die Einkommensverhältnisse der hamburgischen Hafenlotsen liegen, war die Kämpel'sche Anregung erforderlich. Ihr Einkommen besteht aus festem Gehalt (1700 bis 2500 Mk.) und einer Beteiligung an der Hafenmeistergebühr. Die Gebühr ist abhängig vom Umfang des Schiffsverkehrs bzw. vom Tiefgang der Schiffe, die den Hamburger Hafen aufsuchen. Anspruch auf einen Anteil aus dieser Hafenmeistergebühr erwirbt der Hafenlotse durch jedes Schiff, das er lotst. Je zahlreicher und tiefgehender die Schiffe, desto höher sein Anteil. Daraus geht hervor, daß eine Vermehrung des Hafenlotsenpersonals für seine einzelnen Angehörigen gleichbedeutend mit einer Verringerung ihres Anteils an der Hafenmeistergebühr ist, sofern diese nicht erhöht wird. Da nun nicht anzunehmen ist, daß der hamburgische Staat Anordnungen zu erlassen beabsichtigt, die das Einkommen seiner Beamten schmälern, muß —

und das ist der vom Antragsteller Herrn Kämpel beabsichtigte Zweck — ein Modus gefunden werden, der allen Wünschen gerecht wird. Daß diese Forderung berechtigt ist, beweist die Ausschußverweisung des — man kann nicht anders sagen — ungenügend vorbereiteten Senatsantrages. Für die Einwände, die Herr Kämpel machte und deren Berechtigung von den Herren Heidmann und Michahelles anerkannt wurde, hätte sich wirklich keine Gelegenheit zur Erörterung bieten dürfen. Sie sind doch für Kenner der Verhältnisse nahelegend genug und es ist deshalb überraschend, daß die von Herrn Kämpel festgestellte Wirkung der beantragten Lotsenvermehrung bei Stellung des Antrages hat übersehen werden können. — Ebenso wie wir wünschen, daß der Bürgerschaftsausschuß einen befriedigenden Ausweg in dieser Angelegenheit finden möge, hoffen wir auch, daß es ihm auf einem anderen Gebiet desselben Gegenstandes gelingen werde, allen Wünschen gerecht zu werden. Es handelt sich um die Regelung der Einkünfte erkrankter Lotsen oder solcher, die aus irgend einem Grunde keinen Dienst tun. Am Hafenmeisteranteil sind sie, obgleich sie doch gerade als Kranke ihr Einkommen besonders nötig haben, gar nicht beteiligt. »Wenn der Ausschuß hier einen Ausweg finden kann, dann sollte das freudig begrüßt werden,« sagte zu diesem Teil der Kämpel'schen Ausführungen Herr Michahelles, der Präses der Handelskammer zu Hamburg. Das wird jeder



unterschreiben. — Neben den angeführten Gründen war die hier besprochene Beratung der Bürgerschaft noch insofern bemerkenswert, als Herr Kämpel, ohne Widerspruch hervorzurufen, feststellte, daß von einem hamburgischen Hafenlotsen mit dem Schifferpatent für große Fahrt auch der Nachweis einer Fahrzeit als Kapitän oder I. Offizier auf großen Dampfern verlangt werde. Daß diese Ansprüche an sich zu hoch sind, wollen wir nicht aussprechen, wir halten sie aber bei Vergleichen mit den Anforderungen an die Cuxhavener Staatslotsen mit ihrem bedeutend höheren Einkommen für zu weitgehend. Oder, was richtiger ist, wir würden wünschen, daß die Anstellung zum Cuxhavener Staatslotsen von der Erfüllung derselben Bedingungen, wie sie für hamburgische Hafenlotsen gelten, abhängig gemacht werde. Gegenwärtig fehlt an diesem Ziel noch viel. Sind doch noch in neuerer Zeit, und zwar nicht mit Zustimmung der Mehrheit Cuxhavener Staatslotsen, Personen zum Staatslotsen angestellt worden, die weder Steuermanns- noch Schifferpatent haben, sondern aus den Kreisen der Bedienungsmannschaften der Lotsenfahrzeuge hervorgegangen sind. Womit lassen sich die miteinander unvereinbaren Ansprüche an Hamburger Hafenlotsen und an Cuxhavener Staatslotsen begründen? Weshalb sind die Anforderungen an die Seelotsen, welche die Schiffe gegebenenfalls von Borkum-Feuerschiff bis zur Bösch navigieren müssen, soviel geringer? Hierauf wäre eine Antwort sehr erwünscht. Sie würde aufklärend wirken, nur darf sie nicht die Zweckdienlichkeit der Beförderung sog. Lotsonknechte zu Lotsen damit begründen, daß sich ohne die Aussicht auf Avancement zum Lotsen nicht genügend Leute zum Dienst als Schiffsmann auf Lotsenfahrzeugen finden würden. Diesem Einwande müßte mit dem Vorschlag begegnet werden, dann das Bedienungspersonal besser zu bezahlen und es überhaupt so zu stellen, daß das Lockmittel der Beförderung nicht nötig wird.

#### Chronometer-Werke.

Wie wir schon in der Nr. 41 der »Hansa« berichtet haben, ist ein neues, der Schiffahrt dienendes Unternehmen ins Leben getreten, eine deutsche Chronometerfabrik. Wir haben schon in verschiedenen Artikeln auf die Notwendigkeit hingewiesen, die deutsche Schiffbau-Industrie auch auf dem Gebiete der Chronometrie von dem Auslande unabhängig zu machen und wir begrüßen lebhaft den Versuch, auf streng wissenschaftlicher Grundlage ein Unternehmen zu schaffen, das, mit modernsten, leistungsfähigsten Maschinen ausgestattet und unter bewährter Leitung stehend, wohl in der Lage sein dürfte das bisherige englische Monopol binnen kurzem zu brechen. England war von jeher die Heimat der Chronometrie. Gestützt auf eine über-

große Flotte und von der Regierung durch hohe Prämien subventioniert, hat sich die Chronometer-Industrie dort entwickeln können und sie hat sich alle andern Ländern tributpflichtig gemacht. Es gab eine Zeit, in welcher Altona gegen England erfolgreich konkurrierte, so lange der Bedarf an Chronometern ein geringer und durch Handanfertigung in der Werkstätte zu decken war; als dann mit der Ausbreitung der Schiffahrt sich ein zunehmender Bedarf einstellte und die durch die schnellere Reisen bedingte größere Zuverlässigkeit der Umränge höhere Ansprüche an die Herstellung und Regulierung stellte, erwies sich die gemächliche Hauswirtschaft dieser Produktion als ungenügend und es erfolgte in England der Übergang zu der viel leistungsfähigeren gewerbsmäßigen Produktion zu der Spezialisierung der Arbeit. Durch diesen Übergang zur Arbeitsteilung hat England ein Übergewicht erlangt, das sich auf dem gewöhnlichen Weg der Nachahmung nicht mehr einholen läßt. Der einzige Weg, um die englische Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen, ist die Einführung einer der englischen Methode der Spezialisierung der Arbeit überlegenen maschinellen Herstellung der Chronometer und dieser Weg soll jetzt von den Chronometer-Werken betreten werden und zwar in inniger Verbindung mit wissenschaftlichen Untersuchungen. Eine wirksame wissenschaftliche Untersuchung, die den Übergang aus einer rein empirischen in eine experimentale Wissenschaft ermöglicht, kann nur dann stattfinden, wenn dem Gelehrten die Arbeitsmethode genau bekannt ist. Dankbar ist es zu begrüßen, daß die wissenschaftlichen Institute des Unternehmens in jeder Weise wohlwollend entgegenkommen. Die glänzenden Namen der an dem neuen Unternehmen finanziell beteiligten deutschen Schiffahrtfirmen lassen erwarten, daß es den Chronometer-Werken beschieden sein dürfte, den Ruf der deutschen Tüchtigkeit und den Ruhm hanseatischen Unternehmungsgeistes auch auf industriellem Gebiete hinauszutragen über alle Meere. Der Name des zum Leiter dieser Werke berufenen Herrn F. Dencker, der, nebenbei bemerkt, auch der Erfinder des Droschken-Fahrpreisanzeigers »Taxameter« ist, hat in Schiffahrtskreisen als erfahrener Chronometermacher einen guten Klang und läßt erwarten, daß er sich dieser Aufgabe gewachsen zeigt.

#### Die Flagge halbstock als Notsignal

ist unsachgemäß und entspricht nicht der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897. Das ist zwar allgemein bekannt, oder sollte es wenigstens sein, trotzdem wird dagegen nur zu oft verstoßen. A das Unzulässige dieser Art der Flaggenführung auch von Seeämtern wiederholt, bisher jedoch ohne sichtbaren Erfolg hingewiesen worden. Aus diesen Grunde halten wir es für zweckmäßig, erneut

zwei Seeamts-Entscheidungen aufmerksam zu machen, die sich mit der Angelegenheit beschäftigen. Vor dem Seeamt zu Emden stand ein Seeunfall zur Untersuchung und aus der Beweisaufnahme ergab sich, daß ein Schiff mit schwerem Lack längere Zeit angesichts des Hafens unbeachtet segelte, weil es als Zeichen seiner Hilfsbedürftigkeit die Flagge halbstock gesetzt hatte. Mit Recht weist das Seeamt deshalb darauf hin, daß »das gemachte Notsignal, Flagge halbstock, der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 nicht entsprechen, die als Fern-Signal bei Tage für in Not geratene Schiffe eine viereckige Flagge vorschreibt, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgeheißt ist«. Auch der andere Fall, ihn hat das Seeamt zu Bremerhaven untersucht, zeigt, wie verbreitet die Annahme unter Kleinschiffern ist, als Notsignal die Flagge halbstock zu heißen. Das Fahrzeug saß bei Mellum Plate in sehr gefährlicher Lage auf Grund und nur einem Zufall hatte es seine Befreiung zu verdanken. Auch die Ausführungen dieses Seeamts, soweit sie sich auf das Notsignal beziehen, mögen hier wiedergegeben werden. Nämlich: Die Notsignale, mit welchen er Hilfe herbeiholen wollte, die halbstocks geheißte Flagge, entsprechen nicht den Vorschriften und sind auch deshalb unzulässig, weil dieses Zeichen oft zum Anrufen einfacher Schlepperhilfe benutzt wird, und daher nicht unbedingt eine Notlage des Schiffes erkennen läßt. Nach § 61 der polizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt auf der Weser hätte der Schiffer eine viereckige Flagge und darüber oder darunter einen Ball oder ballähnlichen Gegenstand — er hatte Korkfender an Bord — aufheißern müssen, bei Nacht Flammensignale abgeben müssen, was versäumt ist, obwohl es leicht zu bewerkstelligen gewesen wäre.

#### Daß nach französischer Rechtsauffassung Zollstrafen

für nichtangegebene zollpflichtige Gegenstände, sofern sich ihr Eigentümer nicht feststellen läßt, von der ganzen Schiffsbesatzung getragen werden müssen, ist bekannt. Gegen diese natürlich nur für französische Handelsschiffe gültige Bestimmung haben sich schon häufig Kundgebungen aus Seemannskreisen gerichtet. Waren sie bisher ohne Erfolg, ohne Einfluß auf Regierung und Parlament, so darf eine solche Auffassung wohl dahin erklärt werden, daß der moralische Druck, den gemeinsame Haftung Vielen auf den Einzelnen ausübt, gute Wirkungen zur Folge gehabt haben wird. Auf der anderen Seite läßt sich nicht bestreiten, daß es eine Unbilligkeit in sich schließt, Unschuldige für die Vergehen Anderer, nur weil sie Schiffskollegen sind, haften zu lassen. Unter dieser Auffassung haben wohl die Schiffleute des von Konstantinopel kommenden Dampfers »Bagdad«

gestanden, als sie kürzlich im Hafen von Marseille den Fall gemeinsamer Haftung im Sinne des französischen Gesetzes absichtlich herbeiführten, um ihrer Organisation am Lande Gelegenheit zur Aktion zu geben. Es geschah in der Weise, daß versucht wurde, einige dem Schiffskommando nicht aufgebene Pakete Tabak an Land zu schmuggeln. Die Zollbeamten wurden, wie es beabsichtigt war, die Kontrebande gewahr und da ihr Eigentümer sich nicht feststellen ließ, wurde die Zollstrafe der ganzen Besatzung von ihrem Guthaben abgezogen. Nachdem sich die Organisation der Seeleute der Angelegenheit angenommen hatte, stellte sich der Eigentümer der Schmuggelwaren. Die Sachlage ist gegenwärtig nun so, daß die Organisation mit einem Generalstreik droht, falls das Zollgesetz bis Ende des Jahres nicht in entsprechender Weise abgeändert worden ist. Die angestrebte Änderung bezweckt, Denjenigen haftbar zu halten, der Schmuggelwaren bei sich führt, einerlei, ob er zur Besatzung des Schiffes gehört oder ein Besucher war. In den Fällen, wo Schmuggelwaren in Häfen des Auslandes an Bord gefunden werden, ohne ihren Eigentümer ausfindig zu machen, soll der Kapitän bzw. die Reederei verantwortlich gehalten werden (siehe §-515 H. G. B.).

#### Treibende Minen.

Wie sehr die Schifffahrt in dem Gelben Meer und dem Golf von Petschili immer noch durch treibende Minen gefährdet ist, geht aus den Nachrichten hervor, die von Angehörigen der Kriegsmarine wie von Handelsschiffskapitänen hierher gelangen. Noch in den letzten Monaten sind solche Minen aufgefunden worden. Allerdings gelang es fast immer, sie zu vernichten. Es nimmt dies jedoch oft viele Stunden und eine reichliche Menge Munition in Anspruch, zumal wenn die See bewegt ist und die Mine dadurch ein sehr unsicheres Ziel bietet. Dazu kommt, daß das schießende Schiff 200—300 m von der Mine abbleiben muß, wenn es sich nicht der Gefahr aussetzen will, selbst beschädigt zu werden. Dadurch werden natürlich die Treffchancen noch mehr verringert. Im allgemeinen genügt Gewehrfeuer, um eine Mine leck zu schießen und zum Sinken zu bringen, und den Handelsschiffen steht meist auch keine andere Waffe zu Gebot. Schneller und sicherer gelangt man natürlich zum Ziel, wenn man Maschinenkanonen (3,7 cm) verwendet, wie sie unsere Kriegsschiffe haben. Sie alle haben im Laufe des letzten Jahres in Ostasien öfters Gelegenheit gehabt, treibende Minen unschädlich zu machen. Es sind Minen der verschiedensten Konstruktion und Größe, russische wie japanische, gefunden worden und nicht allein in der Nähe von Port Arthur, sondern sogar bis herunter auf 34° nördlicher Breite, also

ungefähr in der Mitte zwischen Tsingtau und Schanghai, wohin sie durch Strömungen getrieben worden sind. Dadurch wächst natürlich die Unsicherheit für alle Schiffe und es ist nur zu wünschen, daß durch geeignete Maßregeln — systematisches Absuchen der besuchtesten Dampferstraßen an der

Küste durch Kriegsschiffe — diese große Gefahr möglichst bald beseitigt wird. — Wir sind zu der Feststellung erfreut, daß sich diese durch den Deutschen Flotten-Verein veranlaßte Kundgebung mit der Auffassung deckt, wie wir ihr auf S. 423 Ausdruck gaben.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Stever.

### 10) Eigentum von Ausländern an deutschen Seeschiffen?

Das eiserne Segelschiff »Philadelphia« war, nachdem es 1891 auf der Werft von Tecklenborg in Bremerhaven erbaut war, ins Schiffsregister beim Amtsgerichte zu Geestemünde eingetragen worden. Der Schiffsreeder W. zu Geestemünde hatte mit mehreren amerikanischen und mit deutschen Staatsangehörigen einen Vertrag geschlossen, nach dem die Erbauung des Schiffes und der Betrieb der Schifffahrt damit auf gemeinschaftliche Rechnung erfolgen sollte. Die Einzahlungen auf die Parten waren pünktlich erfolgt. Beim Amtsgerichte aber wurden nicht nur die eigenen Parten des W., sondern auch die der Amerikaner auf W.'s Namen eingetragen, der zugleich auch als Korrespondent-reeder bestellt wurde. Dafür behändigte W. den Amerikanern einen Revers, inhalts dessen er bescheinigte, daß sie an dem Schiffe beteiligt und für ihren Anteil Mitreeder seien, und daß ihm selbst für diese Parten, obschon sie im Schiffsregister für ihn eingetragen ständen, keinerlei Eigentumsrecht zustehe, daß er vielmehr nur für die amerikanischen Eigentümer besitze, denen im Verhältnis zu ihm alle Rechte und Pflichten eines deutschen Reeders zuständen.

Im Jahre 1903 übertrugen die Amerikaner die ihnen zustehenden Anteile an den deutschen Kaufmann St. in Emden. Dieser erhob beim Landgerichte zu Vordem Klage auf gerichtliche Feststellung seines Miteigentums an dem Schiffe für die ihm von den Amerikanern übertragenen Parten. Das Landgericht erkannte nach dem Klagantrage. Dies Urteil wurde in der Berufungsinstanz vom Oberlandesgerichte zu Celle bestätigt, in der Revisionsinstanz aber vom Reichsgerichte aufgehoben.

Die Klage stützt sich auf eine Vereinbarung der amerikanischen Rechtsvorgänger des Klägers mit dem Beklagten des Inhalts, daß ein in Deutschland beheimatetes, unter deutscher Flagge fahrendes Segelschiff für gemeinschaftliche Rechnung erbaut und dergestalt von der Werft erworben werden sollte, daß die amerikanischen Beteiligten wirkliche Mitreeder, d. h. Miteigentümer des Schiffes würden. Die Eintragung in das deutsche Schiffsregister und die Führung der Reichsflagge sollten dadurch er-

möglicht werden, daß die amerikanischen Parten unter Täuschung der Behörde auf den Namen des Beklagten eingetragen würden. Dieser Vereinbarung könnte indes keinerlei Rechtswirkung zugesprochen werden, da sie gegen zwingende öffentlich rechtliche Vorschriften verstößen würde. Nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867, betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe, konnte das Schiff nur dann die Reichsflagge führen, wenn es im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen stand. Die Veranlassung der Eintragung falscher Eigentumsverhältnisse in das öffentliche Schiffsregister war nach § 271 des Strafgesetzbuches mit Strafe bedroht; ebenso die Führung der Reichsflagge bei Miteigentum von Ausländern nach dem Gesetze vom 25. Oktober 1867. Die Vereinbarung wäre daher in einem wesentlichen Punkte auf etwas Unerlaubtes gerichtet gewesen und ist mithin nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen unbeachtlich. Es handelt sich um ein einheitliches Abkommen; daher kann man nicht sagen, daß einerseits in erlaubter Weise Miteigentum von Amerikanern, andererseits in unerlaubter Weise Eintragung unrichtiger Eigentumsverhältnisse ins Schiffsregister und Führung der deutschen Flagge verabredet worden sei, weshalb dem ersten Teile Gültigkeit zukomme und nur der zweite Teil rechtlich unbeachtlich sei. Für den unterstellten Gesellschaftsvertrag war es wesentlich, daß die Reederei mit einem in Deutschland eingetragenen Schiffe unter deutscher Flagge betrieben wurde. War sonach der angenommene Grundvertrag nichtig, so kann daraus nicht eine Besitzübertragung abgeleitet werden, vermöge derer die Amerikaner Miteigentum am Schiffe erworben hätten.

Der Beklagte hatte im eigenen Namen mit dem Erbauer des Schiffes kontrahiert, und auf Grundlage dieses Vertrages war die Übergabe an ihn erfolgt. Damit wurde er an sich Alleineigentümer bezüglich der in Rede stehenden Parten. Diese wurden alsdann unter Zustimmung aller Beteiligten ins Schiffsregister eingetragen. Damit wurde sein volles Eigentumsrecht bestätigt und anerkannt. Das Schiff stand nunmehr in seinem und der miteingetragenen deutschen Reeder Miteigentum. War aber diese Rechtslage einmal gegeben, so konnte sie durch den Revers nicht



verändert worden. Denn zu einer rechtsgültigen Veräußerung von Schiffsparten hätte es nach Art. 470 des früheren Handelsgesetzbuches der Zustimmung aller Mitreeder bedurft, welche nicht gegeben ist. Aus diesen Reversen können daher keine dinglichen, sondern nur obligatorische Wirkungen abgeleitet werden. Man könnte daran denken, daß im Reverse eine Ermächtigung des Beklagten enthalten wäre, über die betreffenden Parten in seinem Namen wie ein Eigentümer zu verfügen. Dann würde sich fragen, ob in der Veräußerung der Amerikaner an den Kläger eine Verfügung dieser

Art zu erblicken wäre, die den Kläger sofort zum Miteigentümer machte. Allein eine solche Ermächtigung ist nicht ausgesprochen und die sonstigen Umstände genügen nicht, um sie als stillschweigend gewollt zu erachten.

Hiernach ist die auf Anerkennung des Eigentums gerichtete Klage unbegründet und es kann sich im weiteren nur fragen, ob und welche obligatorischen Ansprüche dem Kläger etwa zustehen, worüber zur Zeit nicht zu befinden war.

Urteil des I. Ziv.-Senats v. 10. Juni in Sachen Wallenstein v. Stadtländer. Rep. I. 33/05.

### Versorgungskasse Vereinigter Reedereien.\*)

Die Versorgung durch Renten, wie sie von den Pensionskassen gewöhnlich geboten wird, wie sie auch von der Versorgungskasse bisher allein gewährt wurde, ist vom Staat übernommen und diesem nachgebildet.

Der Staat als der älteste und angesehenste Unternehmer fühlte sich zuerst verpflichtet, die Zukunft seiner Beamten über den Zeitpunkt hinaus sicher zu stellen, wo sie ihren Dienst nicht mehr versehen konnten. Die Ausdehnung dieser Fürsorge auf Ehefrau und Kinder ergab sich daraus ja leicht, geschah aber in den meisten Fällen nicht aus Staatsmitteln, sondern aus den Beiträgen, welche von den Beamten für diesen Zweck zu leisten waren. Die Unzulänglichkeit dieser Beiträge, die Umständlichkeit der getrennten Vermögensverwaltung und andere Erwägungen führten dann oft bald zu einer Beseitigung der Beamtenbeiträge; in einigen deutschen Bundesstaaten bestehen sie aber noch heute, in Hamburg sind die letzten, mehr rudimentären Reste erst in neuester Zeit beseitigt.

Dieses staatliche Versorgungssystem wurde von den Privatunternehmungen übernommen, manchmal in der Absicht, die eigenen Angestellten mit den Staatsbeamten in der Art der Versorgung gleichzustellen, viel häufiger in der Erkenntnis, daß durch regelmäßige, in kurzen Zeiträumen fällige Renten die Existenz der Beamten sowohl wie der Hinterbliebenen am besten sichergestellt sei. Darüber wurden die Mängel dieses Systems leicht übersehen; die hauptsächlichsten sind: 1. die Einrichtung der mit dem Dienstalter steigenden Renten gibt bei frühzeitigem Tode für Witwe und Kinder nur dürftige Existenzmittel; 2. die Zahlung in regelmäßigen, nur für den augenblicklichen Bedarf bestimmten Raten schließt für Witwen die Möglichkeit aus, sich durch eine größere Kapitalaufwendung einen lohnenden Erwerb zu verschaffen und für

die Ausbildung ihrer Kinder größere Aufwendungen zu machen; 3. das Fälligwerden der Renten ist an bestimmte Ereignisse geknüpft, deren Eintreten nicht unbedingt erwartet werden kann; es läßt sich, selbst für Verheiratete, der Fall ausdenken, daß weder Invalidenrente, noch Witwenrente, noch Waisenrente fällig werden — wenn der Angestellte im Dienst stirbt, seine Frau vor ihm gestorben ist und seine Kinder erwachsen sind —; außerdem wird die Höhe der Kassenleistung durch die Dauer des Rentenbezuges bestimmt. Diese Unbestimmtheiten haben zur Folge, daß die von den Pensionskassen gebotenen Leistungen manchmal nicht so gewürdigt werden, wie sie es verdienen. Dabei soll allerdings nicht übersehen werden, daß der Unwille derjenigen, welche hierauf verweisen, manchmal sehr nahe verwandt ist mit dem Mißbehagen, welches ein gegen Feuer Versicherter empfindet, wenn er nach 50 Jahren nachrechnet, »wieviel Prämie er jetzt umsonst bezahlt habe, wo er doch in den ganzen 50 Jahren nicht abgebrannt sei, zumal wenn er noch die Zinsen mitrechne.« Mit solchen Überlegungen brauchen wir uns nicht ernsthaft zu befassen; wenn man sie ausschließt, bleibt als berechtigter Einwand übrig, daß die Rentenversicherung dem Spartrieb, dem Wunsch, sich durch regelmäßige Zahlungen ein Kapital zu sichern, welches auf jeden Fall zur Auszahlung kommt, nicht genügend Rechnung trägt.

Hierauf beruhen auch in letzter Linie die schlechten Geschäfte, welche die privaten Versicherungsunternehmungen mit der Rentenversicherung machen, und dies wiederum ist der Hauptgrund, weshalb die Privatversicherung die Rentenversicherung nur wenig pflegt, dafür aber die Kapitalversicherung mit allen Kräften propagiert. Unsere Kapitalversicherung stammt aus dem privaten Versicherungsgewerbe; durch Anschluß der Invalidenrente und durch Abstufung des Kapitals und der Rente einerseits, der Beiträge andererseits nach dem Gehalt haben wir sie den Forderungen und Wünschen der

\*) Vortrag von Herrn Dr. Kammann, gehalten am 1. Oktober im Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Reedereien und Versicherten angepaßt und hoffen, daß alle diejenigen von unseren Versicherten Freude daran haben werden, die zu der Einsicht kommen, daß ihnen ohne diese Anpassung an ihre Verhältnisse und ohne die starke Beihilfe der Reedereien die Versicherung eines solchen Kapitals, wie wir es bieten, niemals möglich ist. Besonders denken wir dabei an die jüngeren und älteren Junggesellen, an diejenigen, welche schon in jungen Jahren wissen, daß sie sich niemals verheiraten werden, und an diejenigen, die es auch tatsächlich nicht tun; weil die Zahl der letzteren unter den Schiffsangestellten größer ist als im Bevölkerungsdurchschnitt, besonders deswegen haben die Reedereien sich entschlossen, die neue Versicherungsform aufzunehmen.

Sie stellen allen Angestellten frei, selbst zu entscheiden, ob sie nach der einen oder nach der anderen Versicherungsform versichert sein wollen. Es muß zugegeben werden, daß, wenigstens für Vorheiratete, die Wahl nicht immer leicht sein wird; wenn man um Rat gefragt wird, wird man eine generelle Antwort nicht geben können, sondern auf persönliche Verhältnisse und persönliche Wünsche

Rücksicht nehmen müssen. Beide Formen haben ihre guten Seiten und ihre Fehler; der unbedingte Vorzug der Rentenversicherung ist, daß sie die Existenz der Angehörigen auf jeden Fall sicherstellt, was bei der Kapitalversicherung wenigstens dann zweifelhaft ist, wenn die Witwe das Kapital nicht richtig anzulegen versteht. Der Versorgungskasse wird aber im Laufe der Zeit wohl die Aufgabe zu fallen, auch hier behülflich zu sein.

Fügen wir dann noch hinzu, daß die Änderung auch die Bestimmung enthält, daß bei Dienstunfähigkeit oder Tod in den ersten 5 Jahren die vom Versicherten gezahlten Beiträge rückgewährt werden, dann ist dasjenige erwähnt, was gesagt werden muß, wenn an die Geduld der Leser nicht allzu große Ansprüche gestellt werden sollen.

Im übrigen haben diese Ausführungen ihren Zweck noch nicht erfüllt, wenn sie nur denjenigen, welche uns schon kannten, Aufklärung gebracht haben; sie wollen die Außenstehenden auf uns aufmerksam machen, wollen, daß auch sie sich einmal überlegen, ob sie nicht auch Mitglied der Versorgungskasse werden möchten.

## Über Schiffsunfälle an der deutschen Küste

gibt das Kaiserlich Statistische Amt in seiner bekannten, erschöpfenden Weise alljährlich Aufschluß. Vor uns liegt die Statistik für 1903. Aus ihr mögen die folgenden kurzen Auszüge hier Erwähnung finden.

Unterschieden nach dem Zweck, dem die Schiffe dienen, wurden am häufigsten die eigentlichen Seeschiffe von Unfällen betroffen (50,4 pZt. aller von Unfällen betroffenen Schiffe), was hauptsächlich auf die große Zahl der Zusammenstöße zurückzuführen ist, denen diese Schiffsgattung wegen ihrer geringeren Beweglichkeit, besonders auf engen Gewässern, ausgesetzt ist. Auch hinsichtlich der Zahl der Strandungen stehen die Seeschiffe den anderen beiden Schiffsgattungen voran wegen ihres oft sehr großen Tiefgangs. Erheblich ist ferner die Zahl der Küstenfahrzeuge, welche Unfälle erlitten haben (41,3 aller betroffenen Schiffe überhaupt). Zu dieser Schiffsklasse gehören die meisten gesunkenen Fahrzeuge (75,0 pZt. aller gesunkenen Schiffe), was seinen Grund darin haben mag, daß die leichtere Bauart der zu dieser Klasse mitgezählten Hafl- und Flußfahrzeuge bei der oft schweren Beladung ein Sinken herbeizuführen geeignet ist. Mit nur 8,3 pZt. waren die Fischerfahrzeuge an der Gesamtzahl aller von Unfällen betroffenen Schiffe beteiligt, weil diese Schiffsart, die nur allein dem Fischfang oder Fischhandel dient, im Schiffsverkehr weniger häufig auftritt.

Eine Übersicht darüber, wie die Unfälle ihrer Art nach in fünf Jahren 1899 bis 1903 sich verteilt haben, gibt folgende Zusammenstellung: (Siehe nebenstehende Tabelle).

Eine andere sehr ausführliche Übersicht zeigt die verschiedenen Arten der Unfälle, verteilt auf die einzelnen Küstenstrecken, der beachtenswerteste Teil der Statistik. Aus diesen zahlenmäßigen Angaben — sie sind zu umfangreich, um hier wiedergegeben werden zu können — geht hervor, daß an den Küstenstrecken der Nordsee nach dem Verhältnis der Küstenlänge fast dreimal soviel Unfälle stattfanden, als an denen der Ostsee. Davon entfällt die bei weitem größte Zahl auf die

Küste und die Untiefen in der Nähe der Eider- und Elbemündung, sowie auf das Fahrwasser dieser Flüsse selbst, soweit sie von Seeschiffen befahren werden. Diese Gewässer sind zugleich auch die verkehrsreichsten des ganzen deutschen Küstengebiets, denn in den dortigen Häfen — ganz besonders in den an der Elbe liegenden — besteht ein reger Schiffsverkehr. Die zweite Stelle hinsichtlich der Häufigkeit der Schiffsunfälle nimmt der Teil der deutschen Nordseeküste ein, welcher die Mündungen der Weser und Jade mit den dazwischen liegenden Sänden und Watten, den Unterlauf der Weser von Bremen abwärts und den Jadebusen umfaßt. Dann folgt der westliche Teil der Küste von Pommern mit der Westküste von Rügen und dem angrenzenden Teil der mecklenburgischen Küste bis zur Buk-Spitze. Es schließen sich an die pommersche Küste in der Nähe der Odermündungen (Dievenow, Swine

Jahre	Zahl der an der deutschen Küste von Unfällen betroffenen Schiffe					
	Überhaupt	darunter				
		Strandungen	Kentern	Sinken	Zusammenstöße	Anderer Unfälle
		pZt.	pZt.	pZt.	pZt.	pZt.
1903	564	21,6	1,8	1,4	54,6	20,6
1902	520	26,0	1,0	1,5	55,4	16,1
1901	503	21,4	1,2	2,6	54,5	20,3
1900	484	23,3	2,5	2,5	56,4	15,3
1899	519	25,6	3,1	3,1	53,8	18,2

Peene) mit dem Stettiner Hafl und dem unteren Gehä der Oder bis Stettin aufwärts nebst den angrenzenden Teilen der Insel Rügen, die Ostküste von Schleswig-Holstein von der Neustädter Bucht bis zum Eingang der Fleensburger Förde mit ihren Buchten und Förden und dem Fahrwasser der Schlei bis Schleswig, die Küste Samlands und der Frischen Nehrung mit dem nordöstlichen Teil des Frischen Hafls und den Hafengebieten von Pillau und Königsberg; die Küste von

Ostfriesland mit den ostfriesischen Inseln, dem Dollart und dem Emsgebiet von Papenburg abwärts. Ziemlich häufig ereigneten sich noch Schiffsunfälle im westlichen Teil der mecklenburgischen Küste mit der Bucht und dem Hafengebiet von Wismar nebst der Lübecker Bucht und dem Travergebiet von Lübeck bis nach See, im südwestlichen Teil des Frischen Haffs nebst dem westlichen Teil der Danziger Bucht mit der Weichsel von ihren Mündungen aufwärts bis nach Danzig. Verhältnismäßig am wenigsten Schiffsunfälle weisen auf die ostpreussische Küste östlich und nördlich von Brusterort, die Ostküste von Schleswig-Holstein von der Flensburger Förde bis zur dänischen Grenze, der östliche Teil der pommerschen Küste zwischen Rixhöft und Groß-Horst und schließlich die Westküste von Schleswig-Holstein von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung mit den dazu gehörigen Inseln.

Auch in bezug auf die Verluste an Schiffen, mit welchen die Schiffsunfälle verbunden waren, steht das deutsche Nordseegebiet dem Ostseegebiet im Verhältnis zu seiner Küstenlänge bedeutend voran. Am größten ist hier der Verlust an Schiffen im Mündungsgebiet der Weser und Jade, dann folgt das Küstengebiet zwischen Eider und Elbe mit den Mündungen und Gebieten dieser Flüsse, die Küste von Ostfriesland mit den ostfriesischen Inseln nebst dem Dollart und zum Schluß die Westküste von Schleswig-Holstein von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung.

Unter den Küstenstrecken des Ostseegebiets zeigt der westliche Teil der Küste von Pommern mit der Westküste von Rügen und dem angrenzenden Teil der mecklenburgischen Küste bis zur Buk-Spitze verhältnismäßig die stärksten Schiffsunfälle. Es folgen dann die pommersche Küste in der Nähe der Odermündungen mit dem Stettiner Haff und dem unteren Lauf der Oder bis Stettin aufwärts nebst den angrenzenden Teilen von Rügen, der südwestliche Teil des Frischen Haffs und der Danziger Bucht mit der Weichsel von ihren Mündungen aufwärts bis nach Danzig, die Ostküste von Schleswig-Holstein von der Neustädter Bucht bis zum Eingang der Flensburger Förde, der östliche Teil der pommerschen Küste zwischen Rixhöft und Groß-Horst, die Küste Samlands und der Frischen Nehrung mit dem nordöstlichen Teil des Frischen Haffs und den Hafengebieten von Pillau und Königsberg, die Ostküste von Schleswig-Holstein nördlich der Flensburger Förde bis zur dänischen Grenze und endlich der westliche Teil der mecklenburgischen Küste mit der Bucht und dem Hafengebiet von Wismar nebst der Lübecker Bucht und dem Travergebiet von Lübeck bis nach See. An der ostpreussischen Küste, östlich und nördlich von Brusterort, sind im Jahre 1903 keine Schiffsunfälle vorgefallen.

Der Menschenverlust in Begleitung der Schiffsunfälle übertrifft im Jahre 1903 im Nordseegebiet um mehr als das Dreifache den des Ostseegebiets. Im Nordseegebiet trat der größte Verlust an Menschenleben ein an der Küste von Schleswig-Holstein von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung, dann folgte das Küstengebiet zwischen Eider und Elbe mit den Mündungen und Gebieten dieser Flüsse, dann das Mündungsgebiet der Weser und Jade und schließlich die Küste von Ostfriesland mit den ostfriesischen Inseln, dem Dollart und der Emsmündung. Im Ostseegebiet gingen Menschenleben verloren an der pommerschen Küste in der Nähe der Odermündungen mit dem Stettiner Haff und dem unteren Lauf der Oder bis Stettin aufwärts, dann im südwestlichen Teil des Frischen Haffs nebst dem westlichen Teil der Danziger Bucht mit der Weichsel von ihren Mündungen aufwärts bis nach Danzig und schließlich noch am östlichen Teil der pommerschen Küste zwischen Rixhöft und Groß-Horst. Alle übrigen Küstenstrecken blieben im Jahre 1903 von Menschenverlusten infolge von Schiffsunfällen verschont.

Wenn man das Verhältnis der gänzlichen Verluste zur Gesamtzahl der von Unfällen betroffenen Schiffe untersucht,

so findet man, daß die Westküste von Schleswig-Holstein von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung verhältnismäßig den größten Schiffsverlust aufweist. Es folgen dann der östliche Teil der pommerschen Küste zwischen Rixhöft und Groß-Horst, der westliche Teil der Küste von Pommern mit der Westküste von Rügen und dem angrenzenden Teil der mecklenburgischen Küste bis zur Buk-Spitze, die Küste von Ostfriesland zwischen Wangerooz und der niederländischen Grenze, die Ostküste von Schleswig-Holstein von der Flensburger Förde bis zur dänischen Grenze, der südwestliche Teil des Frischen Haffs und der Danziger Bucht mit der Weichsel von ihren Mündungen aufwärts bis nach Danzig und die pommersche Küste in der Nähe der Odermündungen mit dem unteren Lauf der Oder nebst den angrenzenden Teilen der Insel Rügen.

Verhältnismäßig am wenigsten fielen Schiffsverluste vor (abgesehen von dem östlich und nördlich von Brusterort belegenen Teil der Küste von Ostpreußen, an dem im Jahre 1903 kein Schiffsverlust zu verzeichnen war) an der Küstenstrecke zwischen Dahmerhöft und der Buk-Spitze, sodann an der schleswig-holsteinischen Westküste zwischen Eider und Elbe und auf den Gebieten dieser Flüsse, an der Küste von Samland und der Frischen Nehrung mit dem nördlichen Teil des Frischen Haffs und den Hafengebieten von Pillau und Königsberg, an der Ostküste von Schleswig-Holstein von der Neustädter Bucht bis zum Eingang der Flensburger Förde und endlich im Gebiet der Weser und Jade.

Was nun die Örtlichkeiten, an denen sich die Schiffsunfälle ereignen, im einzelnen betrifft, so ergibt sich, wenn man die Unfälle nach ihrer Art gesondert betrachtet, folgendes:

An offener Seeküste strandeten 68 Schiffe, und zwar 63 im Ostseegebiet und 3 im Gebiet der Nordsee. Auf Sandbänken und Riffen, welche der Küste vorgelagert sind und in den Flußmündungen unter Wasser liegen, strandeten 21 Schiffe. Diese Untiefen waren: a) im Ostseegebiet: der »Knaakrücken« vor der Peenemündung (2 Strandungen), der »Gellen« südwestlich von Hiddensee, der »Hannibal« in der Wismar-Bucht, das »Puttgardenriff« an der Nordküste von Fehmarn, der »Auhaken« in der Kieler Förde, der »Taksens-Sand« an der Ostküste von Alsen sowie der »Aarö-Sand« südlich von Aarö (je 1 Strandung); b) im Nordseegebiet: der »Rauling-Sand« östlich von Sylt, der »Jungmannen-Sand« westlich, der »Landtief-Rücken« südwestlich, sowie die »Rütergats-Brandung« südlich von Amrum, die »Fiegen-Plate« in der Eidermündung, das »Scharhörneriff«, der »Klein-Vogelsand« und der »Kratzsand« in und vor der Elbmündung, die »Robbenplate« zwischen Elbe und Weser, die »Hubert-Plate« in der Emsmündung (je 1 Strandung), der »Randzele« in der Emsmündung (2 Strandungen) und schließlich der »Paap-Sand« in der Ems (1 Strandung). In Häfen, Förden, Haffs, Stromgebieten usw. strandeten und gerieten auf Grund 35 Schiffe.

Die 10 Fälle von Kentern fanden statt: In der Danziger Bucht (2 Fälle) unweit Heisternest, nördlich von Swinemünde, im Hafen von Wiek auf Rügen, in der Nordsee zwischen Sylt und Amrum, in der Eider- und Elbmündung, in der Emsmündung und auf der Ems (je 1 Fall).

Die 8 Fälle von Sinken verteilten sich wie folgt: a) im Ostseegebiet: 1 Fall auf dem Großen Haff und 3 Fälle auf der Ostsee selbst; b) im Nordseegebiet: je 1 Fall auf der Elbe und Ems und 2 Fälle auf der Nordsee selbst.

Die größte Zahl von Zusammenstößen ereignete sich auf dem Elbgebiet von Hamburg bis zum äußersten Feuerschiff vor der Elbmündung, von wo 61 Zusammenstöße (40 auf der Elbe selbst, 8 im Hafen von Hamburg, 5 in der Elbmündung, 5 auf der Reede von Cuxhaven, 2 im Neuen Hafen von Cuxhaven und 1 auf der Schwinge unterhalb Stade) gemeldet wurden. Dann folgt der Kaiser Wilhelm-Kanal mit 10 Zusammenstößen (davon 12 im westlichen und 7 im östlichen Teil). Auf dem unteren Lauf der Oder, von Stettin bis zu



ihren Mündungen, traten 17 Zusammenstöße ein (8 auf der Oder selbst, 6 im Hafengebiet von Stettin, 2 im Hafen von Swinemünde und 1 auf dem Großen Haff). Auf dem Flußgebiet der Weser fanden 15 Zusammenstöße (7 auf der Weser selbst, 4 in der Wesermündung, 3 im Hafen von Bremen und 1 im Hafen von Geestemünde) statt. Auf die Kieler Förde entfielen 7 Zusammenstöße (4 im Hafen von Kiel und 3 auf der Förde selbst). Im Flußgebiet der Weichsel ereigneten sich 5 Zusammenstöße (3 auf der Weichsel selbst und 2 im

Hafengebiet von Neufahrwasser). 3 Zusammenstöße kamen auf der Ems selbst und je 2 in den Häfen von Emden, Wehl auf Rügen und Pillau vor. Im Hafen von Königsberg, im Frischen Haff, auf der Reede von Neufahrwasser, auf der Inneureede von Barth, im Hafen von Warnemünde, auf der Trave sowie im Hafen von Travemünde, auf der Oberreide bei Rendsburg, in der Eidermündung, im Hafen von Hasen und in der Nordsee beim Weserleuchtschiff fand je ein Zusammenstoß statt.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Viertes Rundschreiben.

Oldenburg i. Gr., 9. Oktober 1906.

**Vorstandssitzung.** Am 2. Oktober d. J. fand in Hamburg eine Sitzung des Vorstandes des Deutschen Nautischen Vereins statt. An derselben nahmen außer dem unterzeichneten Vorsitzenden folgende Herren teil:

F. C. Bramslöw-Hamburg,  
A. H. Nolze-Bremen,  
Direktor Piper-Stettin,  
Ed. Rabe-Lübeck,  
Herm. Schudt-Flensburg,  
Schuldirektor Dr. Soeken-Rostock,  
Prof. Dr. Dursthoff-Oldenburg.

**Vereinsbeiträge.** Es wurde beschlossen, von den großen Vereinen, für welche die Beitragsberechnung nach der Zahl der dem Verein zugestandenen Stimmen erfolgt, einen Beitrag von 250 Mk. pro Stimme zu erheben.

**Berichte über den Vereinstag.** Da über die Anzahl der den einzelnen Vereinen zustehenden Exemplare des Jahresberichts Zweifel entstanden sind, soll der nächste Vereinstag darüber beschließen. Der Vorstand schlägt dazu vor, den Vereinen eine bestimmte, nach dem gezahlten Beitrag prozentual zu berechnende Anzahl gratis zu überweisen und ihnen weitere Exemplare gegen Erstattung der Selbstkosten zur Verfügung zu stellen.

**Vermessung, Klassifikation und Versicherung.** Auf dem letzten Vereinstage hielt Herr Professor Schütte-Danzig einen Vortrag über Vermessung, Klassifikation und Versicherung. Über diesen Gegenstand kam es nicht zu einer Abstimmung, sondern es wurde das ganze Resultat der Besprechung dem Vorstände des Deutschen Nautischen Vereins überwiesen und demselben anheimgegeben, über diese Angelegenheit zu beschließen. Der Vorstand faßte zu diesem Punkte folgende Resolution:

„Der Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins hält die Vorschriften bezügl. der Versicherung und Vermessung seinen früheren Beschlüssen entsprechend zurzeit für geregelt; über Klassifikation und Bauvorschriften ein Gutachten abzugeben, dürfte Sache der Schiffbautechnischen Gesellschaft sein.“

**Lichter- und Signalführung der Fischer- und Lotsendampffahrzeuge.** Der Herr Staatssekretär des Innern übersandte dem Deutschen Nautischen Verein die neuesten Entwürfe von Vorschriften über die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge, welche die britische Regierung zum 1. Mai 1906 in Kraft zu setzen beabsichtigt und erbat eine baldige Mitteilung, falls der Deutsche Nautische Verein Bedenken hegen sollte, daß deutscherseits in gleicher Weise vorgefahren wird. Diese Entwürfe sind im

3. Rundschreiben abgedruckt worden mit dem Ersuchen an die Mitglieder, sich zu der Angelegenheit baldmöglichst äußern zu wollen.

Außerdem sind diese Vorschriften einer großen Anzahl deutscher Fischereigesellschaften zur Begutachtung übersandt worden. In den eingelaufenen Antworten wird durchweg betont, daß gegen diese Bestimmungen und gegen eine konforme Anordnung deutscherseits Bedenken nicht zu erheben sind. Vielfach wird sogar ein Anschluß Deutschlands an diese Bestimmungen als außerordentlich wünschenswert bezeichnet. Der Vorstand beschließt demgemäß, die Anfrage des Herrn Staatssekretär des Innern in diesem Sinne zu beantworten.

**Deutscher Kolonialkongreß.** Herr Ed. Rabe, Präses der Handelskammer in Lübeck, erbietet sich, den Deutschen Nautischen Verein auf der diesjährigen Tagung des Deutschen Kolonialkongresses zu vertreten. Der Vorstand nahm dieses Anerbieten mit Dank an und hat Herrn Rabe mit seiner Vertretung beauftragt.

**Unterwasser-Schallsignale.** Es wurde von einem Mitgliede des Vorstandes angeregt, auf dem nächsten Vereinstage einen Experimentalvortrag über Unterwasser-Schallsignale zu veranstalten. Herr A. H. Nolze-Bremen erklärte sich bereit, sich um einen Vortragenden hierfür zu bemühen.

**Markung von Tieflotheinen.** Gelegentlich der Strandung der Hamburger Bark »Optima« ist es zur Sprache gekommen, daß die Markung der Tieflotheinen auf den deutschen Kauffahrteischiffen eine sehr verschiedene ist. In dem vorerwähnten Falle hat dies dazu geführt, daß längere Zeit durch die an eine andere Markung gewöhnten Offiziere falsche Lotungen gemeldet sind. Das Seeamt und die Presse hat eine Vereinheitlichung der Einrichtung der Lotheinen warm empfohlen.

Die See-Berufsgenossenschaft glaubt sich mit der Angelegenheit nicht beschäftigen zu sollen als mit einem Interim des seitens der Reedereien zu regelnden Dienstes. Es ist nun angeregt worden, der Deutsche Nautische Verein möge sich mit der Frage befassen. Es käme zunächst die Feststellung einer Norm für die Markung der Leinen und dann deren Durchführung seitens der Reedereien, Navigationsschulen usw. in Betracht.

Der Vorstand hält eine Stellungnahme des Deutschen Nautischen Vereins für erwünscht und beschließt, die Mitglieder zu ersuchen, sich baldmöglichst zu der Angelegenheit äußern zu wollen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
**Schütte.**

## Schiffbau.

### Baunaufträge.

Die Dampferreederei Leonhardt & Blumberg, Hamburg, hat einen **Dampfer-Neubau von 3500 T.** dw. mit der Ederwerft in Tönning, für Ablieferung im Juli 1906 kontrahiert. Der Dampfer soll messen:  $285 \times 40 \times 10' 6''$ . Die dreifache Expansionsmaschine von 900 ind. Pferdekraften soll ihm im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 9 Meilen verleihen.

### Stapelläufe.

Auf der Germaniawerft ist am 14. d. M. der für die Hamburg-Amerika Linie gebaute Frachtdampfer **»Kronprinzessin Cecilie«** zu Wasser gebracht worden. Das nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd für lange Fahrt gebaute Schiff mißt:  $143,25 \text{ m} \times 16,78 \text{ m} \times 10,04 \text{ m}$ . Tragfähigkeit 7300 T. bei 7,96 m Tiefgang. Zwei vierfache Expansionsmaschinen, zusammen über 6000 Pferdestärken entwickelnd, sollen der »Kronprinzessin Cecilie« eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 14,6 Sm verleihen. Die Passagiereinrichtungen sind bemessen für 220 Passagiere I. Klasse, 50 Passagiere II. Klasse und 1000 Zwischendecker. Für den Transport von Fleisch und Obst ist ein großer Ladekühlraum vorgesehen. Im Übrigen ist das Schiff mit allen Hilfsmaschinen, wie Anker- und Bootswinden, Dampfkränen etc. modernster Art auf das reichste ausgestattet.

Auf der Werft des Bremer Vulkan, Vegesack, fand am 14. Oktober der Stapellauf eines Frachtdampfers für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« statt. Das Schiff erhielt den Namen **»Wartburg«**. Seine Abmessungen sind:  $402 \times 51' 6'' \times 27' 6''$ ; Tragfähigkeit bei  $21' 3''$  ca. 6200 Tons. Zum Betrieb dient eine vierfache Expansionsmaschine von 2300 Pferdestärken, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 Knoten verleihen soll. Der Dampfer besitzt die höchste Klasse des Englischen Lloyd und ist nach den neuesten Erfahrungen gebaut und ausgerüstet.

Am 14. Oktober lief auf der neuen Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der für die Roederei des Herrn Heino Schmidt, Flensburg, im Bau befindliche Frachtdampfer **»Diana«** (Nr. 252) glücklich vom Stapel. Der Neubau hat folgende Hauptabmessungen:  $241' 6'' \times 34' \times 16' 10''$ ; Tragfähigkeit etwa 1950 Tons.

### Probefahrten.

Der auf der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbaute neue Dampfer **»Franken«** hielt am 10. Oktober seine Probefahrt ab, welche bis zur Höhe der Insel Wangerooge ausgedehnt wurde. Er erreichte bei einer Maschinenleistung von durchschnittlich 3200 ind. Pferdekraften eine mittlere Geschwindigkeit von  $13 \frac{1}{2}$  Sm in der Stunde, womit die vertragsmäßige Bedingung erheblich überschritten wurde. Der Dampfer »Franken«, der eine Länge von 125 m und eine Größe von 5082 Brutto-Registertonnen besitzt, ist mit allen modernen Einrichtungen für eine rasche und sorgfältige Behandlung der Ladung versehen und macht auch in seiner äußeren Erscheinung einen vortrefflichen Eindruck.

Der neue für F. Laeisz bei Blohm & Voss in Hamburg gebaute Viermaster **»Pamir«** sieht seiner Vollendung entgegen. Er soll in nächster Woche abgeliefert werden und dann nach Übernahme seiner Ausrüstung seine erste Reise nach der Westküste antreten. Seine Abmessungen sind:  $310 \times 46 \times 27' 10''$ ; Tragfähigkeit 4500 T.; Raumgehalt 8556 kbm Brutto, bezw. 7668 kbm Netto.

Nach der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure haben die Dampfturbinen des für den Bäderdienst der Hamburg-Amerika Linie bestimmten Schnelldampfers **»Kaiser«** bei der Probefahrt sehr befriedigt, da die vertragliche Geschwindigkeit von 19,5 Knoten nahezu um einen Knoten überschritten wurde. Man wird nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß die bei diesen Versuchen beteiligten Firmen hierbei praktische Erfahrungen für die spätere Anwendung von Dampfturbinen in größerem Maßstabe sammeln wollen. Bei der Kohlenmeßfahrt des »Kaiser« wurde bei rund 20 Knoten ein um etwa 10 v. H. geringerer Kohlenverbrauch festgestellt als bei einer Dreifach-Expansionsmaschine hätte geleistet werden müssen. Über den Kohlenverbrauch bei geringerer Geschwindigkeit sind bisher noch keine Angaben gemacht, und doch wird gerade in diesem Fall ein Vergleich mit Kolbenmaschinen interessant sein, da das Schiff auf der Elbe-Fahrt, die ungefähr die Hälfte seines regelmäßigen Weges ausmacht, gezwungen ist, langsam zu fahren.

**Englischer Schiffbau im III. Quartal 1905** (Lloyds Register). Auf englischen Werften waren am 30. September d. J. 446 Dampfer mit 1 320 098 Br. R.-T. (353 mit 1 029 842 i. V.) und 28 Segelschiffe 5 230 Br. R.-T. (40 mit 16 466 i. V.) im Bau. Nach Anzahl und Raumgehalt, unterschieden zwischen Dampf- und Segelschiffen, waren sie bestimmt für:

Land	Dampfer		Segler	
	Anz.	Raumgeh.	Anz.	Raumgeh.
Großbritannien.....	348	1 103 890	13	2 112
Britische Kolonien ..	12	18 920	1	210
Oesterreich-Ungarn ..	5	18 076	—	—
Belgien .....	2	500	—	—
China .....	1	2 000	—	—
Dänemark .....	2	2 900	—	—
Frankreich .....	8	9 423	—	—
Deutschland .....	7	50 440	—	—
Holland .....	1	17 100	—	—
Italien .....	1	5 700	—	—
Norwegen .....	3	18 800	—	—
Portugal .....	1	5 400	—	—
Rußland .....	1	1 200	—	—
Süd-Amerika .....	18	15 680	8	2 207
Spanien .....	1	1 800	—	—
Schweden .....	4	10 940	—	—
Türkei .....	2	500	—	—
Z. Verkauf u. unbekannt	24	36 820	6	701

**Erhöhung der Preise für Schiffbaumaterial in England.** Den schottischen Werken folgend, erhöhten die nordenglischen Werke die Preise für Schiffsmaterial um 5 s pro Ton, für Stahlplatten auf  $6 \frac{3}{4}$ , für Stahlwinkel auf  $6 \frac{3}{4}$  Pfd. Sterl.

**Dividenden.** Aktiengesellschaft »Weser«, Bremen, 5 pZt.

## Maritime Rundschau.

Die ungewöhnlich lange Verzögerung der endgültigen (nunmehr aber vollzogenen) Ratifikation des Friedens von Portsmouth hat, bedauerlicherweise zur Folge gehabt, daß noch kurz vor Torresschluß zwei deutsche Dampfer, der Dampfer **»Hans Wagner«** der Reederei H. D. J. Wagner in Altona und Dampfer **»Kowloon«** der Hamburg-Amerika Linie, von den Japanern mit Beschlag belegt worden sind.

Der für den Bäderdienst der Hamburg-Amerika Linie bestimmte Turbinendampfer **»Kaiser«** wurde am 12. Okt. von S. M. dem Kaiser einer eingehenden Benachtiigung unterzogen. Auf einer Fahrt von Glücksburg bis zum Kalkgrund-Feuerschiff wurde die Manövrierfähigkeit der Maschinen mit vorzüglichem Resultat geprüft.

Die Besatzung des deutschen Dampfers »Albenga« hat eine hervorragende Rettungstat an der schiffbrüchigen Besatzung des englischen Dampfers »Pechili« vollbracht. Trotz stürmischen Wetters und schwer bewegten Seegangs gelang ihr die Rettung von 54 Personen. Das heldenmütige Werk ist umso höher zu veranschlagen als »Albenga« selbst schwer durch einen Taifun beschädigt worden war.

Herr Prof. Hans Dieckhoff von der Technischen Hochschule in Charlottenburg ist als Nachfolger des Herrn Ober-Ingenieur R. Pohl zum Leiter der technischen Abteilung der Woermann-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie ernannt worden. Herr Dieckhoff war Betriebs-Ingenieur der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, ehe er Lehrer an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg und Professor wurde.

Das argentinische Parlament hat namhafte Prämien zur Errichtung einer Schnelldampferverbindung Europa-Buenos Aires bewilligt.

Am 1. September d. J. ist eine neue Lotsenordnung in Argentinien in Kraft getreten. Danach sind die Lotsengebühren für Handelschiffe nach der Zahl der Registertons und für Kriegsschiffe nach Maßgabe des Deplazements berechnet; für Kriegsschiffe ist nur der vierte Teil der vorgesehenen Sätze zu entrichten.

### Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen.** Strandung eines Dampfers an der Südostküste von Ceylon. Der Reichskommissar macht der Schiffsführung zum Vorwurf, unterlassen zu haben, die Mittagssituation in Anbetracht der bevorstehenden Annäherung des Landes am Tage vor der Strandung noch durch eine Nachmittagsbeobachtung zu kontrollieren. Nach dem Spruch des Seeamts ist die Strandung auf eine außergewöhnliche westliche Stromversetzung in Verbindung mit einer über die Küste lagernden Wolkenschicht, die die Unsichtigkeit des Feuers von Batticaloa herbeiführte, zurückzuführen, während die Luft über der See klar war. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden. (Bremerhaven). — Kollision zwischen einem Dampfer und einem kleinen Segelfahrzeug außerhalb des Hafens von Lissabon: Der Reichskommissar, der mit dem Seeamt den Segler, weil er seine Lichter nicht rechtzeitig zeigte, für schuldig hält, spricht aus, daß es richtiger gewesen wäre, gleich nach der Kollision die an Bord befindliche Leuchtboje über Bord zu werfen. Der Standpunkt des Seeamts hierzu lautet: »Nach dem Unfall ist versäumt worden, die Leuchtboje, welche auf der Brücke vorhanden war, über Bord zu werfen. Im übrigen ist gegen die unternommenen Rettungsmaßregeln nichts einzuwenden.« (Hamburg). — Kollision auf der Bremerhavener Reede zwischen zwei vor Anker liegenden Dampfern: »Die Kollision ist auf höhere Gewalt, — Einsetzen einer schweren Böe — zurückzuführen. Es erscheint notwendig, beim Anker auf beider Reede stets Ankerpeilungen zu nehmen. Ein Verschulden bei der Kollision ist niemand zur Last zu legen. Irgendwelche Mängel der Dampfer oder des Fahrwassers kommen nicht in Frage.« (Bremerhaven). — Kollision zwischen zwei Dampfern in der Nähe der Insel Tenedos: »Die Kollision ist darauf zurückzuführen, daß der Kapitän des einen Dampfers infolge irrtümlicher Abstandsbestimmung entgegen der Vorschrift des Art. 18 Abs. 4 der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, seinen Kurs nach Backbord geändert hat.« (Bremerhaven). — Kollision im Hafen von Lerwick. Sie wird auf einen Irrtum des Lotsen zurückgeführt. (Er hielt

ein »vorankertes für ein fahrendes Schiff.«) Der Lotse hat keine Konzession, was dem Kapitän unbekannt war. Zur Zeit des Heringsfanges sind in diesem Hafen hunderte von Schiffen und nur zwei staatlich bestellte Lotsen, die nicht ausreichen. (Danzig). — Kollision zwischen Dampfer und Ewer mit 41 Unterelbe. Sie ist dadurch verursacht, daß auf dem Ewer nicht das vorchriftsmäßige weiße Hecklicht gezeigt ist und er von dem Dampfer aus nicht rechtzeitig gesichtet werden konnte. (Hamburg).

### Fürsorge für Unfallverletzte im Hamburger Hafen.

Um den im Hafengebiet, insbesondere in den linkselbischen Veddelhäfen, zu Unfall gekommenen Personen möglichst schnell die erste Hilfe leisten und für unverzüglichen Transport der Verletzten Sorge tragen zu können, ist bekanntlich Ende 1900 in der am Bremerufer am Hansahafen gelegenen Hafenpolizei-wache 8 eine Unfallstation errichtet worden, welche dem von der Polizeibehörde verwalteten Hafenkrankenhaus angegliedert ist. Diese Unfallstation enthält die für die erste Hilfeleistung bei Unfällen erforderlichen Einrichtungen und ist Tag und Nacht mit einem Heildiener des Hafenkrankenhauses besetzt, welcher die Anweisung hat, sich nach Meldung eines Unfalls unverzüglich mit den ihm zu Gebote stehenden Hilfsmitteln an die Unfallstelle zu begeben, dort die erste Hilfe zu leisten und Schwerverletzte in das Hafenkrankenhaus zu überführen. Um bei eingetretenen Unfällen ein möglichst schnelles Ausrufen der Unfallstation zu ermöglichen, ist dieselbe an das städtische Fernsprechnetz unter Amt Ia Nr. 2123 und an das Fernsprechnetz der Kaiverwaltung angeschlossen. Am Tage kann von jeder linkselbischen Kaidienststelle und den Pfortnerbuden des Petroleumhafens am Veddelerdamm und am Tankweg die Unfallstation angerufen werden. Nachts sind die Schuppen 35a, 38b, 41b, 45a und 48b ständig mit der Station verbunden. Die Unfallmeldestellen sind durch augenfällige Schilder gekennzeichnet. Diese Einrichtung hat sich bisher gut bewährt. Klagen über verzögerte Hilfeleistung bzw. verspäteten Transport von Verletzten sind seit dieser Zeit nicht mehr bekannt geworden. Nach Eröffnung der Kuhwärderhafen erschien es angezeigt, auch hier ähnliche Einrichtungen zur Fürsorge für Unfallverletzte zu treffen. Es ist deshalb in diesen Tagen daselbst eine Anzahl Unfallmeldestellen wie in den linkselbischen Häfen eingerichtet worden, um von hier aus die Hilfe der Hafenpolizei bzw. der Unfallstation herbeirufen zu können. Die Hafenpolizeiwache Nr. 10 am Kaiser Wilhelmböf ist zu diesem Zwecke an das städtische Fernsprechnetz unter Amt I Nr. 9097 sowie an das Fernsprechnetz der Hamburg-Amerika Linie und der Baudeputation angeschlossen worden. Außerdem befinden sich zurzeit Meldestellen in dem Schleusenwärterhäuschen an der Grevenhofschleuse, dem Schleusenwärterhäuschen an der Ellerholzschleuse, der Feuerwache am Reiherdamm, dem Wachhause der Hamburg-Amerika Linie am Ellerholzböf, dem Baubureau der Baudeputation Grevenhof und den Kaischuppen 72a und 73b am Augusta Viktoriakai, 74a und 75b am Kronprinzkenai sowie Schuppen 76b am Möckebelgkai. Diese Unfallmeldestellen können während des ganzen Tages, die zuerst genannten und diejenige in der Hafenpolizeiwache 10 auch während der Nacht benutzt werden. Um das Auffinden der Unfallmeldestellen zu erleichtern, sind nach den »Bank-Nachr.« an geeigneten Stellen am Hafen Wegweiser mit hinweisenden Schildern angebracht und auch die Meldestellen selbst durch entsprechende Schilder als solche gekennzeichnet.

### Auswanderung im Verhältnis zur Bevölkerung.

Die illustrierte Monatszeitschrift für modernes Judentum »Ost und West« bringt als Sonderabdruck aus den Nummern 7 und 8 in einem hübsch ausgestatteten Heftchen eine durch hundertvolle Illustrationen erläuterte interessante Schilderung der Auswanderungswesen im allgemeinen, der jüdischen Auswanderung



zung im besonderen. Die lehrreich und sachlich gehaltenen Artikel geben ein klares Bild namentlich der Auswandererfürsorge, sie schildern die Durchreise der Auswanderer durch Deutschland, das Leben und Treiben an den Kontroll- und Registrier-Stationen sowie in den Auswandererhallen der Hamburg-Amerika Linie in Hamburg und den Auswandererquartieren in Bremen und führen den Leser mit in die Isolierstation auf Ellis-Island, wo die Massen der Einwanderer — zuweilen etwa 5000 an einem Tage — einer Revision und Kontrolle unterworfen werden, ob sie den Einwanderungsgesetzen der Vereinigten Staaten genügen. Am Schlusse des Heftchens, wo Raum für die Errichtung einer Auskunftsstelle speziell für jüdische Auswanderer eingetreten wird, befindet sich eine sehr interessante Statistik, die Vergleiche der Auswanderung zu der Bevölkerungsziffer verschiedener europäischer Staaten, die Auswanderungsämter haben, darlegt. Die günstigste Position nimmt in dieser Beziehung Deutschland ein, wo in der Zeit von 1899—1904 bei einer durchschnittlichen jährlichen Auswanderung von 27 500 Personen erst auf 2040 Personen der Bevölkerung ein Auswanderer kam. Es folgt dann die Schweiz, die 1899—1903 jährlich etwa 4100 Auswanderer zählte und wo auf 805 Einwohner ein Emigrant entfiel. Österreich-Ungarn beteiligte sich in dem gleichen Zeitraum an der Auswanderung jährlich mit etwa 150 000 Personen, von denen eine auf je 313 Einwohner kam. Belgien sandte 1898—1902 durchschnittlich jährlich 22 700 Auswanderer oder einen von 308 Einwohnern, und Großbritannien und Irland wurden in der Zeit von 1899 bis 1904 jährlich von etwa 204 000 Auswanderern verlassen, so daß sich schon unter 208 Einwohnern ein Emigrant befand. Ein wie großes Kontingent das Judentum zu der Auswanderung stellt, beweist die Tatsache, daß in der Zeit von 1899—1904 von den 8 Millionen für die Auswanderung in Betracht kommenden Juden jährlich etwa 77 700 (Einer unter 103) die Heimat verließen.

**Ein amerikanischer Dampfer zur Beseitigung treibender Wracks.** Der Kongreß der Vereinigten Staaten hatte vor einiger Zeit beschlossen, ein Schiff abzukommandieren, mit der Aufgabe, die Wracks auf dem Atlantischen Ozean nach Möglichkeit zu zerstören und zu beseitigen. Es ist dies der Collier »Lebanon«, ein eisernes Fahrzeug von 3275 Tons und 10 Knoten Geschwindigkeit. Der Dampfer wurde in Portsmouth in einer für seine neue Tätigkeit zweckmäßigen Weise umgebaut. Das Fahrzeug ist jetzt fertiggestellt, so daß es seine Tätigkeit beginnen kann. Voraussichtlich wird die »Lebanon« in Narragansett-Bay stationiert werden.

**Die Einführung von Unterwasserglockensignal-Apparaten.** Seitdem im Sommer 1904 an der nordamerikanischen Küste die Erfindung der Unterwasserglockensignale (Weiterleitung des Schalles von Glocken, die unter Wasser angeschlagen werden) zu praktischer Anwendung gelangte und des weiteren die Versuche durch den Norddeutschen Lloyd in der Wesermündung und durch die Kaiserliche Marine in der Kieler Bucht fortgeführt wurden, hat ihre Brauchbarkeit und Bedeutung für die Schifffahrt sehr rasch immer mehr Anerkennung gefunden. Die Kriegs- und die Handelsmarine, wie die Behörden der seefahrenden Nationen bringen der neuen Erfindung großes Interesse entgegen, und bereits haben Deutschland, England und die Vereinigten Staaten von Amerika mit der Einführung der Apparate begonnen. Seit neuerem sind jetzt in Europa folgende fünf Feuerschiffe mit Unterwasserglockensignal-Apparaten versehen: Außenweser-Feuerschiff, Elbe-Feuerschiff, Kieler Feuerschiff, North Goodwin Sands-Feuerschiff, North West Feuerschiff (in der Mersey-Bay). Ferner sind an der Küste der Vereinigten Staaten von Amerika neun Feuerschiffe mit solchen Apparaten versehen, nämlich: Boston Feuerschiff (Einfahrt in den Hafen von Boston), Pollock Rip Shoals (Süd-

Ost-Ecke von Kap Cod), Nantucket Shoals (40 Meilen südöstlich von Vineyard Sound), Cornfield Point (Long Island Sound, zwischen New London und New Haven), Brenton Reef (Einfahrt in die Buzzard Bay), Fire Island (ab Fire Island), Sandy Hook (ab Sandy Hook), Overfalls (ab Delaware Breakwater), Cap Elizabeth (ab Portland, Maine). Auch besteht eine Versuchsstation im Hafen von Boston.

### Prüfungswesen.

Mittwoch, den 15. November d. J., morgens 9 Uhr, beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Leer eine Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum 14. November d. J. der Navigationslehrer Herr Hahn in Leer entgegen.

Donnerstag, den 30. November d. J., morgens 8½ Uhr, beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Papenburg eine Prüfung zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 29. November d. J. der Navigationslehrer Herr Döring in Papenburg entgegen.

Donnerstag, den 14. Dezember d. J., morgens 8½ Uhr, beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffer auf großer Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum Tage vor der Prüfung Herr Navigationsschuldirektor Prahm in Geestemünde entgegen.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 16. Oktober. Laut Tagesordnung wurden verschiedene Referate über Eingänge abgestattet. Herr Kapt. Schoof äußerte sich über die wesentlichsten Punkte des letzten Verwaltungsberichtes der See-Berufsgenossenschaft. Herr Dr. Schott besprach in fesselnder Weise mehrere Erscheinungen der Seewarte: den Atlas der Stromversetzungen auf den wichtigsten Dampferwegen im Indischen Ozean; das Buch über Wind, Strom, Luft- und Wassertemperatur auf den wichtigsten Dampferwegen des Mittelmeers und die auf der Rückseite der letzten Vierteljahrskarte veröffentlichten Bemerkungen über Seefischerei und internationale Meeresforschung in den nordeuropäischen Gewässern. Herr Knipping referierte aus den seit dem Frühjahr erschienenen Nummern des »Nautical Magazine«, wobei er besonders solche Themata hervorhob, mit denen sich der Verein bereits früher beschäftigt hatte. Nachdem der Vorsitzende, Herr Kapt. Bramslow, den Referenten für ihre Ausführungen gedankt hatte, nahm der Verein zu den bisher erschienenen Rundschreiben des Herrn Geh. Rat Schultze Stellung. Es wurde, seiner Anregung gemäß, der Wunsch ausgesprochen, Herrn Pastor Harms auf dem nächsten Vereinstag über die Seemannsmission sprechen zu hören, insbesondere sei es wünschenswert, statistische Angaben über die Wirksamkeit der Seemannsmission zu erfahren. — Unter Anführung einer Anzahl Beispiele übte hierauf Herr Kapt. Opitz Kritik an der Handhabung der Quarantäneverhältnisse in Cuxhaven, insbesondere beschwerte er sich über einen Mangel an Entgegenkommen der Quarantäneärzte bei der Untersuchung einkommender Schiffe. In Anbetracht der Wichtigkeit des angeregten Gegenstandes beschloß die Versammlung, am 30. Oktober eingehend auf ihn zurückzukommen. — Nächste Sitzung am 23. Oktober.

#### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 18. Oktober. Als Mitglied wird Herr Kapt. Bruns, D. »Fortuna«, aufgenommen. Der Vorsitzende begrüßt sodann den als Gast anwesenden Vorsitzenden des Flensburger Seeschiffer-Vereins Herrn Kapt. Pfeiffer und

ferner Herrn Korv.-Kapt. a. D. Meller, der die von ihm erfundene »Tag- und Nacht-Rettungsboje« an der Hand eines Original-Exemplars erläutert. Nach einer längeren Diskussion nahm der Verein die folgende Resolution einstimmig an:

»Die von Herrn Korv.-Kapt. Meller dem Verein am 18. Oktober vorgeführte Boje scheint nach den Ausführungen des Erfinders praktisch zu sein und da sich auch der Anschaffungspreis für die kleinere, hauptsächlich für Kauffahrteischiffe bestimmte Boje in mäßigen Grenzen hält, ist ihre Einführung wohl zu empfehlen, sofern der Erfinder noch einige kleinere Abänderungen (Verlängerung der Brenndauer) vornimmt. Der Verein würde es aber für zweckmäßig halten, wenn mit der Boje, um ihre Eigenschaften kennen zu lernen, eine praktische Vorführung auf einem offenen Gewässer vorgenommen würde.«

Hierauf wurde über die dem Verein von der Deputation zur Äußerung zugestellte Seeamtsbeisitzerliste ein Bericht erstattet, mit dem sich der Verein einverstanden erklärt. Die Versammlung beschäftigte sich sodann mit einigen Paragraphen der Seemannsordnung. — Nächste Sitzung am 25. Oktober.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 12. Oktober abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 12 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Der Vorsitzende berichtete, daß die Offiziere der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen gelegentlich des in Bremen ausgebrochenen Streikes der Hafenarbeiter auf die Bitte ihrer Reederei sich zusammengetan hätten, um im Interesse ihrer Reederei die Lösch- und Ladearbeiten auf den Dampfern selbst zu verrichten. Das sei eine anerkennenswerte Tat der Selbstüberwindung und Selbstverleugnung, welche der Verein nicht unbemerkt vorübergehen lassen dürfe. Folgende Resolution wurde einstimmig angenommen: »Der Verein spricht der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« seine Hochachtung aus, daß sie über ein Korps von Schiffsoffizieren verfügt, auf welches sie sich zu allen Zeiten verlassen kann. Um den Lösch- und Ladedienst der Dampfer aufrecht zu erhalten, haben die Offiziere dieser Reederei kein Bedenken getragen, für die seit ungefähr 8 Wochen streikenden Hafenarbeiter Bremens selbst Hand anzulegen und dadurch dem der Reederei drohenden Schaden ein Gegengewicht zu bieten. Die Offiziere der Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« haben dadurch gezeigt, daß der deutsche Schiffsoffizier weiß, wann er im Interesse seiner Reederei selbst Hand anzulegen hat, und daß er dies auch tut, wenn seine Reederei es verstanden hat, in ihm durch achtungsvolle Behandlung das richtige Zugehörigkeitsgefühl zu seiner Reederei und das Interesse an deren Emporkommen zu wecken. Der Verein hofft mit der Reederei dahin einer Ansicht zu sein, daß das Verhalten der Offiziere außerordentliche Anerkennung verdient, und daß die Reederei auf solch Offizierkorps stolz sein darf.« — Nachdem eine interne Vereinsangelegenheit erledigt worden war, gelaugte die Beratung über die Satzung des Verbandes zum Abschluß.

### Nautischer Verein an der Eider.

Auf Anregung des Herrn Bürgermeister Ehrlich, Tönning, ist am 13. Oktober in Tönning ein »Nautischer Verein an der Eider« ins Leben gerufen worden. In den Vorstand wurden gewählt die Herren Bürgermeister Ehrlich, Tönning, als Vorsitzender, Schiffsmakler Rehder, Tönning, als Schriftführer und stellvertretender Vorsitzender, Werftdirektor Scharbau als Rechnungsführer, Kapitän Schneider, Tönning, Werftdirektor Tröst, Tönning, Fabrikbesitzer Stühr, Friedrichstadt, Holzbändler Kölln, Friedrichstadt, Landtagsabgeordneter Paulsen, Eide, und Kapitän Lütthje, Büsum, als Beisitzer.

## Büchersaal.

**Meyers Großes Konversations-Lexikon.** 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 Mark oder in Prachtband zu je 12 Mark. (Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien).

Der große Wert, den Meyers Großes Konversations-Lexikon für die Technik besitzt, kommt so recht wieder in dem seeben erschienenen XI. Band zum Ausdruck. Alle Gebiete kommen in ihm aufs beste auf ihre Rechnung, und die gewohnte treffliche Illustrierung, die in minutiöser Genauigkeit allen Neuerscheinungen auf maschinellern Gebiet durch hervorragende Holzschnitttafeln gerecht wird, hat auch hier wieder den alten Ruhm der Verlagsanstalt bewährt. Nicht weniger als 70 farbige, schwarze und Kartenbeilagen werden uns beschert, darunter 21 ganz neue, während ein großer Teil der früheren eine sach- und zeitgemäße Veränderung erfahren haben. Es seien aus dem Gebiet der Maschinentechnik nur folgende, teilweise von Tafeln begleitete Artikel hervorgehoben: »Kochherde und Kochmaschinen«, »Kompressoren«, »Kranen«, »Kondensation«, »Kraftübertragungen«, »Kuppelungen«, »Kurbeln«, »Kurbelmaschinen«, »Kopiermaschine«, »Kleinbahnen«, »Küblen«, »Kultivatoren«, aus dem Gebiet der Bautechnik: »Kornhaus in Kopenhagen«, »Krankenhäuser«, »Kölner Dom«. Aus dem Hüttenwesen bringt uns der chemische Technologe den gleichfalls mit Tafeln versehenen Artikel »Kupfergewinnung«, ferner in den Artikeln »Kohle«, »Kohlensäure«, »Kohlenwasserstoffe«, »Koks«, »Kopale« umfassende Abhandlungen; die Kriegstechnik betreffen die Artikel »Kriegsbrücken«, »Kriegskunst«, »Kriegsmaschinen« (mit kulturgeschichtlicher Tafel), »Kriegssanitätswesen«, die Marine die Artikel »Kreuzer«, »Küstenbeleuchtung«, »Küstenvermessung«. Für die Baukunst und das Kunstgewerbe und die Kunst im allgemeinen sind vor allem die Artikel über »Kirchenbaukunst«, »Kölner Dom«, »Kunst«, »Kunstwissenschaft«, »Kunst der Naturvölker«, »Kunstgewerbe«, »Kupferstecherkunst« von Bedeutung. Zu den vielen in alle Gewerbe reichenden sozialen Fragen gehören auch die der »Krankenkassen«, des »Kinderschutzes« und »Kommunismus«, die hier ausgiebig Erörterung finden. Für die Betätigung deutscher Pionierarbeit im Ausland ist von großer Wichtigkeit das Studium der wirtschaftlichen und geographischen Verhältnisse wichtiger Interessengebiete, wie »Kleinasien« (Anatolische Bahn) und demnach dem Friedensschluß für Handel und Industrie sehr zu beachtenden »Korea« sowie des Anteils, den die verschiedenen Kulturvölker an der Kolonisation haben (Artikel »Kolonien«, »Kolonialgesellschaft« mit Tafeln, »Koloniale Erwerbsgesellschaften«, »Kolonialrecht« mit zwei trefflichen Karten, »Konsulate« mit Tafeln, »Konsulare Vertretung Deutschlands im Auslande«). Eine Reihe weiterer Länderartikel mit Karten, Städteplänen mit Index erschöpfen die Geographie und Geschichte der diesem Band zugehörigen Gebiete auf das gründlichste. Diese wenigen Hinweise werden die Bedeutung und den Wert auch dieses XI. Bandes nur streifen, ein gründlicher Einblick in die in ihnen aufgestapelten Wissensschatze wird ihnen aber voll recht geben.

**Zur Fleischtennerung.** Das stetige Steigen der Fleischpreise zwingt zur Einschränkung im Fleischkonsum. Deshalb sollte man das Fleisch nicht der Suppe wegen auskochen, sondern braten, was sowohl die schmackhaftere, als auch die bekömmlichere Zubereitungsart ist. Der nur mit Wasser, Gemüse und Fett gekochten Suppe verleiht man den nötigen Wohlgeschmack mit einigen Tropfen Maggi's Würstchen. Diese empfiehlt sich ebenso bei allen Gemüse, die gerade jetzt einen erheblichen Teil des täglichen Nahrungsbedarfes decken müssen und zum Glück noch verhältnismäßig wohlfeil sind.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 43.

Hamburg, den 28. Oktober.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis. — Die Neuregelung des Revierlotsenwesens auf der Unterelbe. — Nachtsignale. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

**Der englische Seeverkehr mit dem Auslande** wird, gesondert nach eingekommener und abgegangener Schiffsräumte, zahlenmäßig im letzten Blaubuch des Handelsamtes für eine zehnjährige Periode von 1895 bis einschließlich 1901 geschildert. Damit erhalten wir ein wahrheitstreues Bild über eine gerade in den gegenwärtigen Zeitläuften sehr wichtige Angelegenheit. Je umfangreicher die wechselseitigengeschäftlichen Verbindungen zwischen zwei Ländern, desto größer für jedes Land der Einsatz und das Risiko, sie zu stören, zu unterbinden oder gar zu vernichten. Ist der Satz richtig, dann hat England alle Ursache, gerade mit uns in Frieden zu leben. Beziffert sich der Verkehrsumsatz zwischen Deutschland und England doch im letzten Berichtsjahr auf 11 697 255 Tons; ein Raumgehalt, der nur, soweit ein einzelnes Land in Frage kommt, von dem amerikanisch-englischen (mit 13 647 962 Tons) übertroffen wird und der nicht weniger als  $\frac{3}{4}$  des 15 521 768 Tons betragenden Seeverkehrs zwischen England und seinen Kolonien beträgt. Nun ist nicht allein die jeweilige Höhe des beiderseitigen Seeverkehrs ein Maßstab für ihren Wert, sondern es kommt auch darauf an, wie sich der Verkehr entwickelt hat, mit welchen Anteilquoten Ein- und Ausfuhr an ihm beteiligt sind und in welchem Größenverhältnis er zum Gesamtseeverkehr des Landes steht. Das sind sehr wichtige, der Berücksichtigung werthe Momente. Zunächst das erstgenannte: Nehmen wir beispielsweise die französisch-

englische Ziffer für 1904. Sie steht mit 11 157 026 T. unmittelbar hinter unserer, lautet also, so wie sie dasteht, sehr vielversprechend. Verfolgt man aber die Entwicklung in den letzten zehn Jahren, dann wird man gewahr, daß sie seit 1900, als sie 12 956 784 Tons betrug, auf absteigender Bahn begriffen ist und im letzten Jahre bereits ein unter der Verkehrsziffer von 1897 stehendes Niveau erreicht hat. Anders die Entwicklung des deutsch-englischen Seeverkehrs. Seit 1895, als er einen Umfang von 8 145 209 Tons hatte, eine aufsteigende Kurve, die nur von 1900 auf 1901 eine Unterbrechung fand. Der in jenem Jahre eingetretene Rückgang (ca. 600 000 T.) macht sich im Verkehrsverhältnis fast aller Nationen zu England bemerkbar und kommt auch in der Ziffer über den Gesamt-außenverkehr sehr augenfällig zum Ausdruck. 1900 betrug dieser 98 523 693 Tons, ein Jahr später aber nur 97 351 313 Tons, während er im letzten Jahre, und damit wird auch gleich die Frage nach dem Anteil des deutsch-englischen Außenverkehrs am Gesamtverkehr beantwortet, den gewaltigen Umfang von 108 390 150 Tons hatte, Deutschland also mit etwa 10 pZt. an ihm beteiligt war. So bedeutend innerhalb zehn Jahren die deutsch-englische Verkehrsziffer gestiegen ist, erheblicher sogar als die amerikanisch-englische, sie verbleicht hinter der Entwicklung, die der Seeverkehr Englands mit seinen Kolonien im letzten Dezennium genommen hat. Die darauf bezüglichen Zahlen lauten:



11 046 434 Tons für 1895 und, wie schon gesagt, 15 521 768 Tons für 1904, das ist eine Zunahme von ca.  $4\frac{1}{3}$  Millionen Tons. Hierbei darf noch besonders darauf aufmerksam gemacht werden, daß die größere Hälfte dieser Zunahme, nämlich 2 283 409 Tons, in den beiden letzten Jahren Platz gegriffen hat. — Der britische Gesamtseeverkehr, betrachtet nach der Beteiligung einzelner Länder, einkommender und abgehender Raumgehalt zusammengenommen, zeigt, daß mit Ausnahme des türkisch-englischen Außenverkehrs überall innerhalb der letzten zehn Jahre eine Zunahme stattgefunden hat. Zeichnet sich, graphisch dargestellt, diese Entwicklung auch zuweilen durch Schwankungen, durch auf- und abgehende Linien aus, so zeigt die Entwicklungskurve im ganzen genommen doch eine aufsteigende Richtung. Etwas anders wird das Bild, wenn einkommender und abgehender Verkehr für sich beurteilt wird. Das ist auch erklärlich, wenn man berücksichtigt, daß sich nur bei wenigen Ländern der Seeverkehr nach und von England seinem Umfang nach ungefähr die Wage hält. Die nachstehende zahlenmäßige Darstellung des letztjährigen britischen Seeverkehrs beweist es. Der in englischen Häfen einkommende Raumgehalt war größer als der abgehende im Verkehr mit Rußland um (1 015 000), Norwegen (160 000), Deutschland (800 000), Holland (2 800 000), Belgien (1 400 000), Spanien (1 280 000), Rumänien (178 000), Ver. Staaten (214 000), Argentinien (150 000). Und das umgekehrte Verhältnis hat Platz gegriffen in: Schweden (255 000), Dänemark (575 000), Frankreich (100 000), Algerien (62 000), Portugal (169 000), Italien (3 128 000), Oesterreich-Ungarn (140 000), Griechenland (46 000), Ägypten (938 000), Japan (33 000), Mexiko (40 000), Chile (275 000), Brasilien (648 000) etc. Diese Ziffern reden eine deutliche Sprache, zeigen sie uns doch, in welchem Verhältnis die einzelnen handeltreibenden Länder zu England stehen, ob und um wieviel, in Raumgehalt ausgedrückt, ihre kommerzielle Abhängigkeit größer von England als die englische von ihrer ist. — Geht aus der obigen Statistik auch der Größenunterschied zwischen einkommendem und abgehendem Raumgehalt von und nach den mit England im Seeverkehr stehenden Ländern hervor, so geben die Zahlen doch noch nicht den Anteil der einzelnen Flaggen am englischen Gesamtverkehr an. Ihr Kenntnis ist aber wünschenswert, will man sich ein einigermaßen verständliches Bild vom britischen Seeverkehr und dem Anteil der Faktoren, die ihn bewerkstelligen, vorstellen. Um es zu ermöglichen, sollen die Anteilquoten der einzelnen Flaggen am 1904er Gesamtverkehr angeführt und, um den Entwicklungsgang sehen zu können, denjenigen von 1900 gegenübergestellt werden. Es war beteiligt am Gesamtverkehr von:

	1900	1904
	T.	T.
die englische Flagge mit	62 710 836	69 654 397
• amerikanische „ „	559 552	929 096
• österr.-ungarische „ „	491 222	917 512
• belgische „ „	1 601 606	1 611 489
• dänische „ „	3 494 797	4 140 213
• holländische „ „	3 213 767	3 836 858
• französische „ „	2 822 375	2 966 884
• deutsche „ „	6 027 208	7 408 639
• italienische „ „	1 409 078	1 066 526
• norwegische „ „	7 661 571	6 849 557
• russische „ „	1 179 497	1 288 918
• spanische „ „	2 709 247	2 842 356
• schwedische „ „	3 597 198	3 905 971
andere „ „	1 045 739	971 742

### Juristische oder nautische Seemannsamt-Vorsitzende?

„Nautical Magazine“ erläßt an alle Kapitäne und Schiffsoffiziere der britischen Handelsflotte einen Fragebogen folgenden Inhalts: Halten Sie es für erforderlich, daß die Superintendents der Mercantile Marine Office aus dem Seemannsstande hervorgegangen sind? Die bisher eingegangenen Antworten, unter ihnen auch eine Kundgebung des bekannten Lord Muskerry, bejahen in mehr oder minder entschiedenen Worten die Frage. Welche Gründe für die Versendung des Fragebogens vorgelegen haben und noch vorliegen, läßt sich nicht feststellen; aus dem Vorhandensein der Fragebogen geht aber wohl hervor, daß die Anstellung nichtseemännischer Superintendents entweder schon Platz gegriffen hat oder beabsichtigt wird. Es handelt sich also um Protestkundgebungen gegen den bevorstehenden oder bereits vollzogenen Bruch eines traditionellen Gewohnheitsrechtes, das sich die englischen Seeleute anscheinend nicht gerne antasten lassen wollen. Unwillkürlich lenkt sich hierbei der Blick auf unsere eigenen Verhältnisse, um Parallelen zu ziehen, um vergleichen zu können. Den englischen Superintendents vergleichbare Stellungen bei uns, sind die der Vorsitzenden der Seemannsämter. Beiden untersteht die An- und Abmusterung der Schiffsmannschaften sowie unter Assistenz von Beisitzern das Strafverfahren, soweit es sich (innerhalb bestimmter Grenzen) um Vergehen gegen die Disziplin etc. im Sinne der Seemannsordnung bzw. der Merchant Shipping Act handelt. Halten wir nun mit der Absicht Rundschau, ob eine Frage, wie sie „Nautical Magazine“ stellt, auch bei uns ein besonderes Anrecht hätte, gestellt werden zu können. Daseinsberechtigung hat sie, aber was nützt es, liegen die Verhältnisse bei uns doch wegen der beklagenswerten Indifferenz unserer Seeleute alle Chargen anders als in England. Auch dort klagen die Leiter der Schiffsblätter und die Vorsitzenden der Fachvereinigungen über Gleichgültigkeit des Leser und Mitglieder, gewiß, nur mißt man in

England mit einem anderen Maßstab als bei uns. Was dort schon Gleichgiltigkeit genannt wird, bejahren wir noch als Zeichen großen Interesses. Ist es doch hinreichend bekannt, daß unsere aktiven Seeleute sich gewöhnlich erst dann auf Zweck und Wesen der Fachpresse und der Fachvereine besinnen, wenn sie »Pech« gehabt haben, d. h. wenn ihnen die Gelegenheit geboten werden soll, mit dem Seemann in unliebsame Berührung zu kommen. Kommen wir zur Sache selbst zurück. Als vor fünf Jahren in Hamburg mit dem Prinzip gebrochen werden sollte, an die Spitze der Seemannsämtler Seeleute zu stellen, als Juristen diesen Platz einnehmen sollten, wer hat sich damals unter der deutschen

Seemannschaft darum gekümmert? Gewiß nur wenige, jedenfalls trat Niemand mit einer Ansicht hervor. Heute ist hierüber jede Äußerung deplaziert, der juristische Seemannsamtswortende ist eingeführt, hat sich gut bewährt und Hamburg wird wohl niemals wieder einen Seemann an die Spitze seines Seemannsamtes stellen. Der Zweck dieser Zeilen ist nun aber die Frage: ob es empfehlenswert ist, im übrigen Deutschland dem hamburgischen Beispiele zu folgen? Die Beantwortung ist nicht leicht. Ohne »Nautical Magazine« kopieren zu wollen, würden wir uns doch freuen, die hiergestellte Frage aus dem Leserkreis beantwortet zu sehen.

## Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis.\*)

Von Kapl. E. M.

Nachdruck verboten.

### I. Einfluß der Temperatur auf den Chronometergang.

Das Bestreben, den Bedürfnissen des von Jahr zu Jahr rapide zunehmenden Seeverkehrs nach jeder Richtung hin gerecht zu werden, hat während der letzten Jahrzehnte enorme Fortschritte in der nautischen Wissenschaft zur Folge gehabt und u. A. auch das Schiffschonometer durch Verbesserungen der einzelnen Teile zu einem geradezu bewunderungswürdigen Grad von Zuverlässigkeit gebracht. Wenn man sich jedoch den zarten und feinfühlenden Organismus dieser für die moderne Navigation unentbehrlichen Präzisionsinstrumente etwas näher betrachtet, muß man unwillkürlich zu der Erkenntnis gelangen, daß für dieselben die sorgfältigste Behandlung und Rücksichtnahme auf ihre, mitunter sehr verschiedene Individualität absolute Lebensbedingung ist. Aus diesem Grunde haben namhafte nautische Institute, wie z. B. bei uns die deutsche Seewarte, in anerkennenswerter Weise besondere Stationen eingerichtet, die den Zweck verfolgen, einerseits den Zuverlässigkeitsgrad und die Individualität der von den Fabrikanten eingelieferten Instrumente zum Gegenstand eines sehr eingehenden Studiums zu machen, andererseits aber auch vor allen Dingen den Navigatoren mit dem geeigneten Material für die Seepraxis dienen und jedem Chronometer gewissermaßen Gebrauchsanweisungen mit auf die Reise geben zu können. Leider hat der Verfasser dieser Zeilen teils auf Grund seiner eigenen Praxis, teils durch Mitteilungen seiner seefahrenden Kameraden den Eindruck gewonnen, daß die Anweisungen der deutschen Seewarte bezüglich der Behandlung der Chronometergänge an Bord in

mancher Hinsicht viel zu schwer verständlich sind und nicht genügend Rücksicht auf den Charakter der Durchschnittsseeleute nehmen, die als Männer der rastlosen, energischen Tat nur in den seltensten Fällen für eine mehr als absolut notwendige Beschäftigung mit wissenschaftlichen Problemen zu haben sind; ganz abgesehen davon, daß die intensive Ausnutzung unserer modernen Ozeandampfer an sich schon sehr große Anforderungen an die Schiffsleitungen stellt und eine ebenso schnelle wie zuverlässige Erledigung jeder dienstlichen Obliegenheit imperativ macht. Nachstehende Ausführungen dürften, da sie eine möglichst liebevolle Vereinigung von Theorie und Praxis bezwecken, daher manchen der seefahrenden Kameraden willkommen sein und den Beweis liefern, daß eine methodische, auf streng wissenschaftlichen Prinzipien basierende Behandlung der Chronometergänge in Wirklichkeit sehr einfach ist und nur im Gewande langer Formeln mitunter schwierig erscheint. Es ist damit wie mit dem Mitternachtsgeist des Kirchhofs, der, fürchterlich anzuschauen im Dunkel der Nacht, beim Morgengrauen in Nichts zerfällt oder sich als des Pfarrers ehrbarer im Dienste ergrauter Esel entpuppt.

Auf die Konstruktion des Chronometers näher einzugehen, ist leider an dieser Stelle nicht möglich; wer sich dafür interessiert, dürfte in der von Herrn Prof. Dr. Stechert herausgegebenen Broschüre »Das Chronometer« das Wissenswerte in handlicher Form finden, außerdem ist ein Besuch der Chronometerstation der deutschen Seewarte sehr empfehlenswert, wo eine Anzahl Modelle aufgestellt sind, an denen man sich wunderschön und bequem informieren kann. (NB. Kostet nichts!) Da jedoch der Zweck dieser Arbeit in erster Linie darin besteht, die Gangstörungen der Chronometer und die geeigneten Maßnahmen zur Feststellung und Verhütung der-

\*) Literaturquellen: Prof. Dr. Stechert: »Das Chronometer«. »Lehrbuch der Navigation«, herausgegeben vom Reichs-Marineamt. Diverse Publikationen der deutschen und ausländischen Chron.-Prüfungsstationen. »Lecky's Wrinkles in practical navigation.«

selben zu behandeln, bleibt es unerlässlich, auf die Konstruktion des wichtigsten Teils, der „Unruhe“ näher einzugehen. Voraus muß bemerkt werden, daß auf Grund langjähriger Experimente und Beobachtungen festgestellt ist, daß plötzliche Änderungen im Gange eines brauchbaren Chronometers, der sonst sachgemäß behandelt wird, *meistens in erster Linie auf Temperaturänderungen zurückzuführen sind*. Das Bestreben der Chronometerfabrikanten geht daher vor allen Dingen dahin, die einzelnen Teile der Unruhe so zu adjustieren, daß ihre Ausdehnung und Zusammenziehung der durch einen Wechsel der Temperatur verursachten Veränderung in der Elastizität der Feder entgegenwirkt. Um dieses zu erreichen, wird der Reifen des mit der Feder in Verbindung stehenden Rädchens der Unruhe aus zwei Metallringen von verschiedener Dehnbarkeit zusammengesetzt und nahe an der Speiche, an zwei diametral gegenüberliegenden Punkten durchschnitten, so daß jeder Halbkreis nur an einem Ende mit der Speiche zusammenhängt. Das Metall, dessen Ausdehnungskoeffizient größer ist, Messing, befindet sich auf der Außenseite, der innere Ring besteht aus Stahl. Infolge der stärkeren Ausdehnung des Messings durch die Wärme wird die Krümmung eines solchen aus jenen Metallen zusammengesetzten Kompensationsstreifens bei höherer Temperatur stärker als bei niedriger. Es werden sich deshalb bei steigender Temperatur die freien Enden der halbkreisförmigen Streifen mehr nach innen krümmen, während bei sinkender Temperatur das Entgegengesetzte der Fall ist. Durch in symmetrischer Stellung passend angebrachte Gewichte, die man als kompensierende Massen und Regulierschrauben bezeichnet, läßt sich erreichen, daß durch diese stärkere Krümmung der Einfluß der Vergrößerung des Durchmessers kompensiert und damit einer Änderung der Schwingungsperiode der Unruhe vorgebeugt wird.

Da jedoch alles, was Menschenhände vollbringen, mehr oder weniger unvollkommen ist, braucht man sich nicht zu wundern, daß nur sehr wenige Instrumente so vollkommen kompensiert sind, daß sie auf Temperaturänderungen von 5° und mehr nicht reagieren. Ein Blick auf die von der Seewarte jährlich veröffentlichten Resultate der dort angestellten Chronometerprüfungen beweist dieses zur Genüge; es ist daher unter allen Umständen grundverkehrt, einen sogenannten mittleren Gang anzuwenden, sondern sollte stets jeder Chronometer einer Temperaturprüfung unterzogen und der tägliche Gang den Temperaturänderungen entsprechend geändert werden. Glücklicherweise ist erfahrungsgemäß festgestellt worden, daß jedes gute Chronometer seinen Gang stets in derselben Weise und um denselben Betrag ändert, wenn es bestimmten Temperaturänderungen ausgesetzt wird, und war es

daher möglich, ein Gesetz festzulegen, das ein für allemal als Norm für die Berechnung der verschiedenen Temperaturgänge dienen kann, sofern durch Beobachtung der Gang bei bestimmten Temperaturen bekannt ist. Dieses Gesetz wurde zuerst von dem Direktor des Liverpoolscher Observatoriums, Mr. Hartnup, auf Grund der Prüfung von etwa 2000 verschiedenen Uhren entdeckt und lautet wie folgt:

1) Jedes gute Chronometer geht in einer bestimmten Temperatur am schnellsten.

2) Die Temperatur, bei der jedes Chronometer am schnellsten geht, läßt sich berechnen, falls der Gang bei 3 bestimmten Temperaturen bekannt ist. (In Bidston werden die Uhren im Sommer bei 65°, 75° und 85° F., im Winter bei 55°, 70° und 85° F. untersucht.)

3) Bei jeder anderen Temperatur, einerlei, ob fallend oder steigend, geht das Chronometer langsamer. Die Gangänderung ist proportional dem Quadrat der Anzahl Grade, um die die Temperatur von derjenigen differiert, bei der es am schnellsten geht, z. B. angenommen, es sei festgestellt, daß ein Chronometer am schnellsten bei + 20° C. geht, so wird es sowohl bei + 30° C. als auch bei + 10° C. langsamer gehen, und zwar um denselben Betrag.

Die Kenntnis dieses Grundprinzips ist von so großer Wichtigkeit, daß es wünschenswert erscheint, daß dasselbe in sämtlichen Anleitungen für die Behandlung der Chronometergänge an Bord klar zum Ausdruck kommt, denn nur auf diese Art lassen sich grobe Methodenfehler in der Anwendung der Vorzeichen bei den Temperaturkorrekturen gänzlich vermeiden. Überhaupt sollte die deutsche Seewarte vor allen Dingen danach streben, den praktischen Seeleuten die Anwendung der Temperaturkorrekturen möglichst mundgerecht zu machen; der Erfolg würde alsdann gewiß nicht ausbleiben und aus manchem Saulus, der heute noch der »grauen Theorie« hypokritisch gegenübersteht, ein Paulus werden. Da die nachstehenden Vorschläge des Verfassers in dieser Richtung auf der Hartnupschen Methode, die übrigens auch in Washington angewendet wird, basieren, dürfte eine ausführliche Erklärung derselben von Interesse sein, um so mehr als derselbe auf Grund einer eingehenden Besichtigung der Chronometer-Prüfungsstation und Prüfung des ihm von seiten Herrn Prof. Dr. Stechert in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellten Materials zu der Überzeugung gelangt ist, daß diese Vorschläge im Rahmen der Einrichtungen der Station durchführbar sind.

#### Hartnup'sche Methode zur Bestimmung des Chronometergangs.

Wenn der Gang des Chronometers bei den Temperaturen 55°, 70° und 85° F. durch Prüfung



(Fortsetzung folgt.)

runge mit Bezug auf ihre seemännische Vorbildung gestellt werden. — § 5, der die Patentlotsen verpflichtet, die Schiffe von Hamburg bis zur Ausholestation zu lotsen, bringt die unliebsamen Erörterungen in Erinnerung, die sich vor vier Jahren an das Thema »Lotsenabsetzen bei Cuxhaven« knüpften. Da wir damals, gegen den Widerspruch der Mehrheit, für eine Abschaffung der Cuxhavener Lotsenstation eintraten, sind wir zwar befriedigt in dem neuen Entwurf ausdrücklich die Verpflichtung bestätigt zu finden, wonach die Schiffe von Hamburg aus bis zur Ausholestation zu lotsen sind, dagegen enttäuscht, daß die hier im § 5 niedergelegte an sich unzweideutige Auffassung durch den »Lotsentarif für die Unterelbe« ein anderes Aussehen erhält. Der Grundtarif von Mk. 1 für jedes Dezimeter des Tiefganges und 1 Pfg. für jede Bruttotonne, zahlbar für abgehende Schiffe von Hamburg bis zur Ausholestation, wird um 20 pZt. geringer, sofern der Lotse schon in Cuxhaven das Schiff verläßt. Diese für die Reederei verlockende Aussicht, an Lotsengebühren Ersparnisse zu machen, kann leicht dazu führen, daß Cuxhaven nach Inkrafttreten der neuen Verordnung noch mehr als bisher als Lotsenabgestelle in Verwendung kommt. Daß der Eintritt eines derartigen Zustandes nicht gerade herbeizusehnen ist, haben vor vier Jahren selbst enragierte Anhänger der Cuxhavener Lotsenstation ausgesprochen. Wie wird heute darüber gedacht? — § 12 schreibt vor, daß sich auf Anordnung der Aufsichtsbehörde (für Ham-

burg der Marineinspektor, für Preußen die Landräte zu Jork und Pinneberg) »die Lotsen jederzeit einer erneuten Prüfung auf Seh- und Hörvermögen zu unterwerfen« haben. Diese Bestimmung, mag sie auch für Einzelne hart sein, ist doch mit Genugtuung zu begrüßen, zumal in letzter Zeit Klagen über mangelhaftes Seh- und auch Hörvermögen einzelner, allerdings weniger Lotsen laut wurden. Da § 20 der Aufsichtsbehörde zur Pflicht macht, dienstunfähige Lotsen aus dem Dienste zu entfernen, werden sich später wohl, ähnlich wie es gegenüber französischen Lotsen geschieht, Untersuchungen über Seh- und Hörvermögen innerhalb bestimmter Zwischenräume wiederholen. So bitter das Loos für die zum Dienstaustritt Gezwungenen nun auch sein mag, gemildert wird ihre Lage durch die Bestimmung des § 21, wonach eine obligatorische Ruhegehaltsklasse für dienstunfähige Lotsen einzurichten ist. — So sehr man nun mit dem Einfluß einverstanden sein wird, der in dienstlicher Beziehung der Aufsichtsbehörde auf die Lotsen durch die neue Verordnung eingeräumt werden soll, so ist trotz solcher Auffassung die Vorschrift mit Bedenken zu betrachten, wonach (§ 18) gegen die Lotsen auf Verweis, Geldstrafe bis zu Mk. 300 sowie auf zeitweisen Ausschluß vom Reihendienst erkannt werden darf, sofern sie einen unordentlichen, namentlich trunksüchtigen außerdienstlichen Lebenswandel führen. Der Passus atmet Zunftluft und birgt die Gefahr, eine Wirkung zur Folge zu haben, die bedauerlicher als das Vorhandensein eines Zustandes wäre, dessen Eintritt durch die Vorschrift verhütet werden soll. Der Denunziation würde der Boden bereitet werden, auch könnte auf der anderen Seite eine unliebsame Paschawirtschaft Platz greifen. Ebenso muß das Ehrgefühl des Einzelnen durch eine derartige der weitesten Öffentlichkeit zugängliche Bestimmung verletzt werden, umso mehr als sich die weitaus größte Mehrzahl der Revierlotsen aus Familienvätern zusammensetzt. Peinlich berührt sie auch insofern, als, wie schon gesagt, der § 3 zur Voraussetzung der Anstellung den Nachweis eines Befähigungszeugnisses zum Schiffer für große Fahrt macht. Haben sich — diese Einschaltung mag gestattet sein — die an den Vorberatungen beteiligt gewesen Lotsen mit jener Bestimmung einverstanden erklärt oder ist sie nachträglich von den hochwohlwöhllichen Regierungen hineingebracht worden? Daß es beim Reihendienst unter Umständen dringend erforderlich sein kann, Strafmittel für Trunkenheit vor Antritt des Lotsendienstes (beispielsweise für die jeweilige Lotsenwache) zur Geltung bringen zu dürfen, ist einleuchtend, denn einem unter Alkoholgenuß stehenden Mann darf die Navigierung eines Schiffes nicht anvertraut werden. Aber wir meinen, derartige Bestimmungen gehören zunächst nicht in eine Verordnung, die der Genehmigung eines Parlaments bedarf und damit der weitesten Öffentlichkeit preisgegeben ist. Auch muß die Strafvollmacht in den Händen der Lotsenvorstände liegen und darf nicht ein Machtmittel der Aufsichtsbehörde werden. —

Das wären unsere kurzen Bemerkungen. Im Anschluß an sie möge an dieser Stelle die Kritik zu Platz kommen, welche am 23. Oktober in einer Sitzung des Nautischen Vereins zu Hamburg an der Verordnung geübt wurde. Nachdem sich Herr Schroedter in ähnlicher Weise geäußert hatte, wie sie hier in der Einleitung zum Ausdruck gekommen ist, besprach Herr Dr. Ehlers zunächst die Vorverhandlungen bis zum Zustandekommen des Entwurfes (Siehe die später folgende einleitende Begründung der Vorlage). Im Verlauf seiner Ausführungen sprach er sein Bedauern darüber aus, daß durch die Verordnung das seit Jahrhunderten bestehende Selbstverwaltungsrecht der Lotsenbrüderschaften geschmälert werde, weil dem Staat eine Reihe von Aufsichtsbefugnissen eingeräumt werden sollte und allerdings auch eingeräumt werden müsse, nachdem einmal unter den Patentlotsen in bezug auf ihre Erwerbsverhältnisse ein Zustand eingetreten war, der auf die Dauer nicht bestehen bleiben konnte. Herr Inspektor Opitz

beschäftigte sich sodann mit dem Vorbildungsgange der Lotsen und stellte in Zweifel, ob, wie es die Verordnung im § 3 vorschreibe, eine dreimonatige Einübungszeit (zweimal die Woche) ausreichend sei, um sich die Qualifikation zum Herablotsen der tiefsten Schiffe erwerben zu können. Werde auch ein erheblicher Teil der Schiffe größter Dimensionen von Sonderlotsen (Kontorlotsen) bedient werden, so seien es doch nicht alle. Ebenso wie in Antwerpen, Liverpool und den Ver. Staaten ein Klassensystem unter Lotsen bestehe — Lotsen I. Klasse für alle Schiffe und III. Klasse für Schiffe geringsten Tiefgangs — müßte auch bei uns ein Modus gefunden werden, der es unmöglich mache, daß einem Lotsen, der gerade seine dreimonatige Anwärterschaft zurückgelegt habe, die Lotseführung größter Schiffe von den Reedereien anvertraut werden müsse. Ein derartiger Zustand werde aber nach Inkrafttreten der neuen Verordnung Platz greifen, da auch das heute gegenüber Böschlotsen bestehende Ablehnungsrecht (gegen den ersten in Fortfall gekommen sei. Wollte man die Berechtigung zum Lotsen größter Schiffe von einer zeitlich genau begrenzten Einübungszeit abhängig machen, dann müßte sie bedeutend länger als drei Monate dauern. Dieser Auffassung schlossen sich mehrere Mitglieder an, dagegen widersprach ihr der anwesende Lotse Herr Siemssen, der eine dreimonatige Anwärterzeit für durchaus genügend erachtete. Sei es doch heute bei der Unzahl von Seezeichen und bei dem ständig sich vergrößernden Tiefgang des Elbefahrtwassers nicht schwer, selbst Schiffe großer Eintauchtiefe auf der Elbe zu lotsen. — Von anderer Seite wurde bedauert, daß aus dem § 3, der sich mit dem Ausbildungsgange der Lotsen beschäftige, nicht hervorgehe, in welcher Weise die Kontrolle über ihre Tätigkeit in der Einübungszeit geübt werde. —

Zum Schluß mögen jetzt die Worte folgen, mit denen der hamburgische Senat die Vorlage der Bürgerschaft gegenüber begründet hat:

Während das Einbringen der Schiffe von der See in die Elbe Aufgabe der Cuxhavener Staatslotsen ist, liegt das Aufwärtlotsen auf der Elbstrecke von der Einmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals bis hinauf nach Hamburg und das Abwärtlotsen auf der ganzen Unterelbe von Hamburg bis nach der See in den Händen der Revierlotsen.

Die Revierlotsen sind Gewerbetreibende, welche zur Ausübung des Lotsengewerbes auf der Unterelbe in Hamburg oder in Preußen konzessioniert sind und in ihrem Gewerbe den Anordnungen und der Aufsicht der Behörden unterstehen. Die preußischen Revierlotsen sind von alters her in vier Brüderschaften organisiert, während die Hamburger Revierlotsen sich erst im Jahre 1891 zu einem Vereine zusammengeschlossen haben. Es gibt zwei Kategorien von Revierlotsen an der Unterelbe, die Bösch- und die Patentlotsen. Erstere haben weitergehende Gewerbebefugnisse als letztere.

Die Böschlotsen haben allein das Recht, die von der See kommenden und nach einem Hafen der Unterelbe bestimmter Schiffe bei Brunsbüttel zu übernehmen und weiter hinauf zu lotsen. Sie sind ferner befugt, Schiffe, welche von Hamburg oder einem anderen Hafen der Unterelbe ausgehen, elbabwärts zu lotsen. Die Zahl der Böschlotsen beträgt 80, wovon 74 auf Preußen und 6 auf Hamburg entfallen.

Die Patentlotsen sind nur befugt, elbabwärts zu lotsen. Ihre Zahl ist durch eine Vereinbarung des Senats und des Königlich Preussischen Handelsministers im Jahre 1884 auf 78 festgesetzt, wovon preussischerseits 48 und hamburgischerseits 30 ernannt werden.

Die Kontorlotsen bilden nicht eine besondere dritte Kategorie von Revierlotsen, sie sind vielmehr entweder Bösch- oder Patentlotsen und werden nur Kontorlotsen genannt, weil sie ausschließlich oder überwiegend im Dienste bestimmter Reedereien (Kontore) tätig sind, welche den Wunsch haben, daß ihre Schiffe tunlichst immer von denselben Lotsen begleitet werden.

Der Dienst für das Aufwärtlotsen ist befriedigend geregelt. Er wird, wie schon erwähnt, ausschließlich von Böschlotsen ausgeübt. Dieselben waren früher auf der Bösch bei St. Margarethen stationiert und haben nach der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals ihre Station an die Mündung des Kanals in die Elbe verlegt. Hier werden sie in einer bestimmten Reihenfolge auf die einkommenden Schiffe, soweit diese Lotsenhilfe begehren, versetzt. Die Entlohnung hat nach einer bestimmten Taxe zu erfolgen. Klagen über die Ordnung des Lotswesens für aufsehlende Schiffe sind nur insoweit laut geworden, als Reedereien, deren Schiffe bei der Ankunft in Brunsbüttel schon einen Kontorlotsen an Bord haben, sich darüber beschwerten, daß sie für die Weiterfahrt auch noch den an der Reihe befindlichen Böschlotsen mitnehmen müssen. Es ist wiederholt der Wunsch auf Beseitigung der hierin liegenden Vergewand von Arbeitskraft und der dadurch den betreffenden Reedereien entstehenden doppelten Kosten laut geworden. Da indessen die Böschlotsen auf Innehaltung des ihnen eingeräumten Rechtes bestanden, hat diesem Wunsche nicht entsprochen werden können; auch konnte den Behörden eine weitere Ausdehnung des schon in dem bestehenden Umlange für die Sicherheit der Schifffahrt nicht notwendigen und die befriedigende Regelung der Lotsenverhältnisse vielfach hindernden Kontorlotswesens nicht erwünscht sein.

Erhebliche Übelstände bestanden bis vor kurzem und bestehen zum Teil noch in bezug auf das Abwärtlotsen. Durch private Abmachungen, welche die Patentlotsen neuerdings zur Verbesserung ihrer Lage untereinander getroffen haben, sind nesselben allerdings eingeschränkt worden. Bis dahin gab es für das Abwärtlotsen keine Station, wo die unbeschäftigten Lotsen sich aufhalten und bei welcher die Reedereien und Kapitäne sich einen Lotsen bestellen konnten; es gab keine Reihenfolge, nach welcher die Lotsen auf die Schiffe kamen, und ebensowenig eine feste Taxe. Unter diesen Mängeln hatten in erster Linie die beteiligten Lotsen, insbesondere die Patentlotsen, zu leiden. Die Lotsen mußten sich im Hafen und in den Wirtschaften, in welchen Kapitäne verkehren, Beschäftigung suchen; sie unterboten sich gegenseitig, auch mußten sie zur Erlangung von Schiffen häufig Vermittler in Anspruch nehmen. Die Folge davon war, daß die Patentlotsen vorzugsweise bestrebt waren, Kontorlotse zu werden, um einen einigermaßen festen Verdienst zu haben. Zu dem Zwecke gugen sie in ihren Forderungen soweit zurück, daß beim Abwärtlotsen die Bezahlung vielfach nicht mehr den Leistungen entsprach. Je mehr sich das Kontorlotswesen ausdehnte, desto schwieriger wurde die Lage derjenigen Lotsen, welche der Anlehnung an bestimmte Reedereien entbehrten. Es gab schließlich eine kleine Zahl von Lotsen, welche beim Abwärtlotsen eine gute Jahreseinnahme erzielten, dabei aber

sehr stark, in einzelnen Fällen vielleicht zu stark in Anspruch genommen waren, die große Mehrzahl der Patentlotsen aber hatte einen unsicheren und vielfach unzureichenden Erwerb. Es kam hinzu, daß die Art und Weise, wie die Lotsen den Erwerb suchen mußten, demoralisierend auf sie einwirkte. Beispielsweise waren Klagen darüber nicht selten, daß der für die Ausreise eines Schiffes angenommene Lotse nicht an Bord kam, weil sich ihm eine günstigere Chance nachträglich geboten hatte. Der unregelmäßige Zustand hatte aber auch Nachteile für die Schifffahrt und war geeignet, die Sicherheit des Verkehrs zu beeinträchtigen.

Schon in den achtziger Jahren haben deshalb Erörterungen zur Beseitigung der Mißstände beim Abwärtlotsen zwischen dem Senate und dem Königlich Preussischen Handelsminister stattgefunden.

Im Jahre 1895 sind neue Verhandlungen eingeleitet worden, und zwar nunmehr mit der Absicht, das gesamte Revierlotswesen auf der Unterelbe auf einer gemeinschaftlich von Hamburg und Preußen festzustellenden Grundlage neu zu ordnen. Die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten waren nicht gering. Die verschiedenartige Organisation der Lotsen, die teils beträchtlichen, teils wenig erheblichen Vermögensbestände der einzelnen Korporationen, sowie die Verschiedenheit der ihren Mitgliedern behördlich erteilten Berechtigungen und Gewerbebefugnisse auf der einen Seite, der Wunsch der Reedereien, das sogenannte Kontorlotswesen möglichst beizubehalten, auf der anderen Seite, haben umfassende Vorarbeiten und wiederholte Besprechungen mit den Beteiligten notwendig gemacht. Erst nach ihrem Abschluß konnten die beiderseitigen Kommissare mit der Ausarbeitung einer Lotsenordnung für die Unterelbe beginnen. Nachdem Entwürfe zu einer solchen, sowie zu einer Prüfungsordnung und einem Tarife fertiggestellt und in allen Einzelheiten durchberaten waren, sind diese Entwürfe mit Vertretern der Lotsen und der Reeder nochmals erörtert und in einzelnen Punkten abgeändert worden. Mit der so festgestellten Lotsenordnung, der dazu gehörigen Prüfungsordnung und dem Lotsentarife, sind sowohl die Reeder als die Lotsen im wesentlichen einverstanden. Zwischen den Kommissaren ist sodann vereinbart worden, daß die Lotsenordnung nebst Anlagen in Hamburg und Preußen übereinstimmend erlassen wird und in beiden Staaten an demselben, zwischen dem Senate und dem Königlich Preussischen Handelsminister zu vereinbarenden Tage in Kraft tritt. Es ist ferner vereinbart worden, daß die Zahl der zum Gewerbebetrieb zuzulassenden Lotsen in Zukunft von den beiderseitigen zuständigen Behörden gemeinschaftlich festgestellt wird. Endlich ist vereinbart, daß Abänderungen der Lotsenordnung durch eine Vereinbarung des Senats und des Königlich Preussischen Handelsministers erfolgen.

## Nachtsignale.

In Ihrer Nr. 41 beschreibt Herr Ernst Simon seine Lampensignale und knüpft daran Betrachtungen, die auf ein Verwerfen der pyrotechnischen Signale hinauslaufen. Auch geht aus seinen Ausführungen hervor, daß er seine Idee für eine Neuheit hält. Ich möchte ihm jedoch bemerken, daß ich in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein Lampensignalsystem für die Benutzung des Internationalen Signalebuches zusammengestellt habe, das seitens bekannter Autoritäten damals einer praktischen Erprobung unterworfen wurde und obgleich es wesentlich einfacher war, als sein uns wiederholt beschriebenes, eines Erfolges sich nicht zu rühmen hatte, aus Gründen, die ich später folgen lasse. Erst möchte ich im Nachstehenden das System darlegen:

Anruf: Blaulicht.

Antwort: —. (3 Blinke, 1, 5 und 1 Sek.)

(Verstanden)

Nicht Verstanden: —. —. (4 Blinke, 1, 5, 1 u. 5 Sek.)

(Wiederholen, Widerruf.)

Gruppenzeichen: — (1 Blink, 5 Sek.). Zwischen zwei Gruppenzeichen 1 Sek. Pause.

Signalblink: . (1 Sek.)

Pause zwischen jedem Blink: 1 Sek.

Pause zwischen jeder Ziffer: 5 Sek.



- 1 . Für jede Ziffer die entsprechende  
 2 .. Anzahl Blicke (weiß).  
 3 ... Für eine Gruppe ein Gruppen-  
 4 .... zeichen, für ein Ganzsignal zwei  
 5 ..... Gruppenzeichen, für das Schlußsignal  
 6 ..... drei Gruppenzeichen.  
 7 ..... Um anzuzeigen, daß die folgenden  
 8 ..... Signale Buchstaben- und Zahlensignale  
 9 ..... sind, wurde ein roter bzw. ein grüner  
 0 ..... Blink von 5 Sek. gezeigt.

Schlüssel zum Signalbuch:

1 A	27 A B	676 A B C
2 B	28 A C	—
3 C	29 A D	1099 A S T
—	—	etc. etc. etc.
26 Z	675 Z Y	

Daß mein Blinksignalsystem bedeutend einfacher ist als das des Herrn Simon und zwar hauptsächlich im Abgeben und Aufnehmen der Blinksignale, ist ohne weiteres einleuchtend. Ich hatte dieselben seinerzeit dem russischen Marine-Kapitän Makarow (der vor Port Arthur umkam) und Kapitän F. Schütz vom russischen Bergungsdampfer »Neva« (jetzt Nordischer Bergungs-Verein, Hamburg) zur praktischen Erprobung übergeben. Dieselben haben andauernd Versuche damit gemacht. Einigermassen günstige Resultate haben sie nur bei windstillem Wetter verzeichnen können. Bei schlechtem Wetter konnte keine Verständigung erzielt werden. Soblißern und Stampfen des Schiffes bei schwerer See behinderten sehr das Auf- und Zuklappen der Laterne, resp. das rechtzeitige und präzise Verdecken und Freigeben des Lichts. Bei Eintauchen des Schiffes bei schwerem Seegang konnten sich Abgeber und Empfänger nicht sehen, da Wellenberge dies verhinderten. Von den Wanten aus war es bei schlechtem Wetter unmöglich die

### Beispiel:

Schiff A:	Station B:
Anruf: Blaufeuer.	Verstanden . . . .
B Z 7 ..... } Bin an Grund 6 ..... } — (Gruppenzeichen).	Verstanden . . . .
Y P 6 ..... } Wünsche einen 4 ..... } Schlepper 1 ..... } — (2 Gruppenzeichen)	Verstanden . . . .
	Y A 6 ..... } Schlepper kommt 2 .. } zu Ihnen. n ..... } — (3 Gruppenzeichen für Schluß).

Laterne zu bedienen, da hierzu beide Hände benötigt waren. Die immerwährend wechselnde Lage der Schiffe zu einander wirkte störend, da Masten und Segel in die Signalrichtung kamen. Auch verstand der oben befindliche Signalmann bei starker Brise nicht immer die ihm von unten zugerufenen Ziffern und gab eine falsche Ziffer ab, wodurch dann wieder Konfusion hervorgerufen wurde.

Weiter wurde die Sichtweite der Blinksignale sehr bemängelt. Auf Reeden oder in der Nähe derselben führten die vielen Lichter zu Irrungen. Solche Irrungen kamen auch unter sonst günstigen Verhältnissen, trotz der geschickten Mannschaften vor. Das unausgesetzte Hinstarren nach dem Signalgeber fand man zu anstrengend und ermüdend. Nachdem die genannten Herren Kapitäne, die ein recht großes Interesse für mein Signalsystem zeigten, ausgedehnte Versuche damit angestellt hatten, rieten sie mir ab, die Sache weiter zu verfolgen. Ich ging dann später auf pyrotechnische Signale über und glaube dieselben nach jahrelangen Arbeiten jetzt auf die höchste Stufe der Vollkommenheit gebracht zu haben.

Ich bin mit Herrn Simon der Meinung, daß das Morse-System keine Anwendung im allgemeinen Verkehr finden kann. Ich gehe aber nach meinen Erfahrungen noch weiter, indem ich an der Einführung von Blinksignalen gerechte Zweifel hege. Dagegen bin ich nicht der Meinung des Herrn Simon,

daß pyrotechnische Signale ausschließlich für Notsignale reserviert sein sollten. Sämtliche Kriegsmarinen der Welt bedienen sich dieser, allein und in allen Fällen, zuverlässigen Signale. Auch verschiedene große englische Reedereien stellen ihre Liniensignale durch farbige Leuchtkugeln dar. Die Vorschrift der Washingtoner Konferenz, daß das Abgeben von pyrotechnischen Signalen, als Notsignale aufzufassen sei, ist also in der Praxis längst durchbrochen und nicht mehr aufrecht zu erhalten. Mein in der »Hansa« beschriebenes pyrotechnisches Signalsystem sieht ganz spezielle Notsignale vor, die mit den Code-Signalen garnicht zu verwechseln sind.

Ich bin gern erbötig, einer Kommission des Nautischen und Seeschiffer-Vereins meine alten Blinksignale gegen meine pyrotechnischen Signale vorzuführen und proponiere dafür eine Station an Land und eine andere auf einem Eisdampfer um 10 Meilen Distanz zu plazieren. Wenngleich das noch kein ausschlaggebender Versuch sein kann, indem die Mängel der Blinksignale im praktischen Gebrauch bei schlechtem Wetter zu Tage treten, so dürfte derselbe doch dartun, welches System dem andern überlegen ist. Für das Abgeben meiner Blinksignale ist meine Tabelle für pyrotechnische Signale brauchbar, da ich letztere meiner alten Blinkfeuer-Tabelle nachgeformt habe.

Hamburg, den 16. Oktober 1905.

B. Behr

### Schiffbau.

**Brzdampfer »Narvik«.** In dem vor kurzem auf der Krupp'schen Germaniawerft für die Reederei L. Possehl & Co. in Lübeck gebauten Dampfer »Narvik« hat die deutsche Handelsflotte einen Zuwachs erhalten, der seiner Eigentümlichkeit wegen einer kurzen Betrachtung unterworfen zu werden

verdient. Das Schiff ist nach dem patentierten Doxford'schen System als sogenannter Turmdeck-Dampfer erbaut und ist besonders dem Erztransport zwischen den Grubenbezirken Nordschwedens und Holland dienen, von wo aus die Erze per Rheinkahn nach Rheinland und Westfalen weiter verfrachtet werden. Seine Länge beträgt 104,32 m, die Breite 14,17 m und die Seitenhöhe bis zum Hafendeck 8,42 m. Bei 6500

Tiefgang trägt das Schiff 8250 T.; seine Maschine von 1750 indizierten Pferdestärken gibt ihm dabei eine Geschwindigkeit von  $10\frac{1}{2}$  Seemeilen. Die Geschwindigkeit in Ballast ist auf  $11\frac{1}{2}$  Knoten bemessen. Die Haupteigenart des Schiffes bildet der sich über dem sogenannten Hafendeck erstreckende Aufbaumast, der Turm, wonach diese Schiffsart benannt wurde. Dieser Turm, der etwa  $\frac{1}{3}$  der Schiffsbreite einnimmt und mit dem darunter befindlichen Raum, der sich über die ganze Schiffsbreite erstreckt, ein Ganzes bildet, reguliert das Trimmen der Ladung selbsttätig, indem er die durch das Schlingern des Schiffes und Setzen der Ladung entstehenden Leeren füllt, sodaß ein Überschießen der Ladung ausgeschlossen ist; ebenso wird hierdurch beim Laden das mühsame Trimmen erspart. Dieser Eigentümlichkeit verdanken diese Schiffe die Bezeichnung »Selbsttrimmer«. Es ist augenscheinlich, daß die vorzügliche Ausbildung der Laderäume im Verein mit gut durchgearbeiteten Löscho- und Ladevorrichtungen von ganz bedeutendem Einfluß auf die Zeitdauer des Löschens und Ladens sein muß. So brauchte »Narvik« beispielsweise bei seiner ersten Reise in Narvik nur 11 Stunden, um die ganze Ladung einzunehmen, während das Schiff andererseits zum Löschen derselben nur 30 Stunden nötig hatte, was einer Löscharbeit von etwa 150 T. pro Stunde entspricht. Besondere Aufmerksamkeit ist bei diesem Schiffe der Stabilität und mithin der Seetüchtigkeit gewidmet worden. Es liegt auf der Hand, daß durch die tiefe Lage der Erzladung eine zu große Stabilität hervorgerufen wird, die sich in heftigen, kurzen Bewegungen um die Längsachse äußert und nicht nur den Aufenthalt an Bord fast unerträglich macht, sondern auch auf die Festigkeit der Verbände höchst ungünstig einwirkt. Zur Vermeidung dieses Übelstandes hat man beim »Narvik« den Doppelboden bedeutend höher gelegt als gewöhnlich, sodaß naturgemäß auch der Schwerpunkt der Ladung höher rückt, und demgemäß die Stabilität reduziert wurde. Auch die Abrundung der Schiffseiten trägt wesentlich zur Verbesserung der Stabilitätsverhältnisse bei, denn sobald diese Abrundungen bei der Neigung des Schiffes zum Eintauchen kommen, vermindert sich infolge der abnehmenden Breite der Wasserliniebene die Stabilität. Die Stabilitäts-Kurve wird also erst eine schnell ansteigende und dann eine allmählich fallende Form aufweisen. Da diese Abrundung der Seiten ferner bei Seegang dem Wasser keine Hinderung bietet, so spült die See glatt an dem Hafendeck entlang, die Folge davon ist, daß das Turmdeck stets trocken bleibt. Wie wir hören, hat »Narvik« sich auch bei dem auf der ersten Reise angetroffenen schweren Wetter als ein außerordentlich gutes Seeschiff bewährt und dabei die kontraktliche Geschwindigkeit von  $10\frac{1}{2}$  Meilen bequem innehalten können.

#### Baufaufträge.

Den Stettiner Oderwerken wurde ein **3200 T.-Dampfer** in Auftrag gegeben; er soll eine Geschwindigkeit von 10 Knoten entwickeln und erhält zur Erreichung dieser Geschwindigkeit eine 1200 pferdige Maschine.

Ein neuer **Schleppdampfer** für den Hamburger Hafen ist von Herrn Kapt. Aug. Fock aus Falkenthal der Werft von H. C. Stücken Sohn in Hamburg in Auftrag gegeben worden. Der Neubau soll eine Maschine von 125 i. HP. erhalten.

#### Stapelläufe.

Auf der Reiberstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik in Hamburg ist am 21. Oktober der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft neu erbaute Dampfer »**Santa Rita**« zu Wasser gelassen worden. Nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd als Dreideckerschiff nach der höchsten Klasse  $\star$  100 A 4, für den La Plata-Dienst erbaut, mißt der Neubau:  $405 \times 50' 3" \times 31'$ ; Tragfähigkeit 7000 T.

Schwergut, bei 25' Tiefgang im Seewasser. Die dreifache Expansionsmaschine hat Zylinder von  $25\frac{1}{2}$ , 43 und 74 Zoll Durchmesser bei 48 Zoll Hub. Die Maschine erhält ihren Dampf aus drei Einzelerkesseln, die auf einen Arbeitsdruck von 14 Atmosphären konzeptioniert und mit künstlichem Zug eingerichtet sind. Mit 2600 indizierten Pferdestärken soll die Maschine dem Schiffe im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 12 Knoten geben. »Santa Rita« erhält Einrichtungen für Kajüte- und Zwischendeckspassagiere.

Am 21. Oktober lief von der Danziger Schichauwerft ein für die Norddeutschen Seekabel-Werke bestimmter großer Kabeldampfer glücklich vom Stapel. Der Neubau, der den Namen »**Großherzog von Oldenburg**« erhielt, hat 4640 T. Wasserverdrängung, eine Maschine von 2000 i. HP., 1300 T. Kabeladefähigkeit, 1750 kbm Tankraum, 12,5 Seemeilen Geschwindigkeit.

Von der Hamburger Werft J. H. N. Wichhorst lief am 21. Oktober für den hamburgischen Staat ein **Desinfektionsfahrzeug** vom Stapel. Der Neubau mißt:  $35,6 \times 6,6 \times 1,4$  m. Die Gaserzeugungsapparate bestehen aus Generator, Skrubber mit dazwischen geschaltetem Dampfkessel und Dampfmaschinen zum Betriebe der Pumpen und Exhaustoren. Die Apparate erzeugen Kohlenoxydgas, das durch Schläuche in die Schiffsräume geleitet wird und alle Lebewesen zur Verhütung der Einschleppung von Seuchen tötet. In der vorderen Hälfte des Fahrzeuges wird ein Desinfektionsapparat und ein Baderraum mit 4 Douchen eingerichtet. Außerdem erhält das Schiff ein Laboratorium. Die Ablieferung soll Mitte November erfolgen.

Von der Werft von G. Seebek, Bremerhaven, lief am 21. Oktober der für Kapt. Wilhelm, Altona, erbaute Fischdampfer »**Moeve**« glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt:  $35 \times 6,7 \times 3,0$  m.

#### Probefahrten.

Am 21. Oktober verließ der für Rechnung der Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft erbaute Dampfer (Stapel Nr. 251) »**Septima**« den Flensburger Hafen. Die Fahrt nahm einen guten Verlauf, Leistungsfähigkeit von Schiff und Maschine waren in jeder Hinsicht zufriedenstellend. Das Schiff, das für Fracht eingerichtet ist, hat folgende Dimensionen:  $241' \times 34' \times 17' 6"$ ; Tragfähigkeit ca. 1830 T. Der Dampfer, der nach Germ. Lloyd  $\star$  100 A 4 L. erbaut ist, hat eine Dreifach-Expansionsmaschine von 500 ind. PS., die ihm beladen eine Geschwindigkeit von 8 Knoten in der Stunde verleiht.

Mit dem auf der Werft der Stettiner Oderwerke für die Hamburger Reederei L. F. Mathies & Co. neu erbauten Schraubenfrachtdampfer »**Rudolf**« wurde am 21. Oktober eine Probefahrt in See unternommen, wobei 11 Knoten (1 mehr als kontraktlich) erreicht wurden. Das Schiff, das aus bestem Siemens-Martin-Stahl nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse  $\star$  100 A. K. (E) erbaut ist, hat folgende Abmessungen:  $67,35 \times 9,35 \times 4,60$  m; Tragfähigkeit 1125 T. Er ist mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 650 ind. PS. ausgerüstet und mit elektrischer Beleuchtung versehen.

Der auf der Werft der Firma Swan, Hunter & Wigham, Richardson, Ltd., Newcastle/Type für die Deutsch-Australische Dampfschiff-Gesellschaft, Hamburg, erbaute Dampfer »**Oberhausen**« hat am 24. Oktober seine Probefahrt gemacht. Der Neubau ist mit Kühlanlagen für den Transport von leicht verderblichen Waren, insbesondere von Äpfeln, von Australien eingerichtet.

**Trockendock in Southampton.** In Gegenwart des Marquis von Winchester ist am 21. Oktober ein gewaltiges Trockendock in Southampton eröffnet worden. Es mißt:  $839 \times 125 \times 43'$ .

## Maritime Rundschau.

Der Bremer Hafenarbeiterstreik, der 8 Wochen gedauert hat, ist durch ein Kompromiß in den zugesagten Bewilligungen der Arbeitgeber und den gestellten Forderungen der Arbeitnehmer beigelegt worden. Der neue Lohnarif gilt bis zum 30. Juni 1908.

Die kürzlich von der Seewarte herausgegebene Novemberkarte für den Nordatlantischen Ozean enthält auf ihrer Rückseite unter dem Titel »Deckpeilungen zu Deviationsbestimmungen für Schiffe in Fahrt« eine sehr praktische Zusammenstellung für den Navigateur in der Nordsee und im Kanal. Diese Deckpeilungen sollen dazu dienen, Seeleuten das Auffinden der mannigfachen Gelegenheiten zur Bestimmung der Deviation durch terrestrische Peilungen zu erleichtern.

Die diplomatische Konferenz zur Beratung der Kollisions- und Hilfslohnrecht-Entwürfe des Comité Maritime Internationale ist am 16. Oktober in Brüssel übereingekommen, vor endgültiger Stellungnahme Angehörige der Juristen- und Schiffahrtswelt über die Tragweite der Entwürfe zu hören. Ein bedeutsamer Beschluß!

Unter dem Namen Ozeandampfer-Aktiengesellschaft in Flensburg wurde in Flensburg eine neue Reederei-Aktiengesellschaft gegründet, die ihre Schiffe in transatlantischer Fahrt beschäftigen will. An der Gründung der Gesellschaft, die mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Mk. ausgestattet werden soll, ist die Flensburger Reederei H. Schuldt beteiligt, die den Vorstand bilden wird. Die Reederei beginnt ihre Tätigkeit am 1. Januar 1906.

Einer der Matrosen des Flensburger Dampfers »Elizabeth«, deren Weggang aus Vigo s. Zt. verzögert wurde, weil die ganze Mannschaft aus Furcht, wegen der Ladung des Schiffes, von japanischen Kriegsschiffen belästigt zu werden, sich weigerte, die Reise anzutreten — ist kürzlich als Matrose S. M. S. »Kaiser Wilhelm II.« vom Kriegsgericht vernommen worden. Das Gericht erkannte auf Freisprechung, weil die Besatzung für Friedentätigkeit und nicht für Kriegszeit angemustert sei. Diese Entscheidung wird aus Prinzip angefochten und bis zum Reichsmilitärgericht geführt werden, um in der wichtigen Frage eine grundlegende Entscheidung zu erzielen.

Auf 42° N.-Br. und 62° W.-Lge. hat ein Dampfer der White Star Line am 7. Oktober ein größeres Wrackstück angetroffen.

Ein Leser macht darauf aufmerksam, daß bei Veröffentlichungen über Verklarungen in hamburgischen Zeitungen (veranlaßt durch die Behörde) vom Schiffsführer immer als vom Schiffer gesprochen wird, während in der bremischen Tagespresse nur vom Kapitän die Rede ist.

Zum Nachfolger des verstorbenen Präsidenten der Cunard Line, Lord Inverclyde, ist Herr Wm. Watson, der langjährige Stellvertreter des Verstorbenen erwählt worden. Herrn Watson wird große Geschicklichkeit als Geschäftsmann nachgerühmt; als sein Stellvertreter wird Sir William B. Forwood fungieren.

## Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Strandung einer Bark im St. Lorenz-Golf: Sie ist verursacht durch eine außergewöhnliche Strömung, welche das Schiff nach nordwestlicher Richtung versetzte, und durch unsichtiges Wetter. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden. (Hamburg). — Unfall eines Dampfers, der in der Emsmündung auf Grund geriet und später mit Schlepperhilfe wieder frei kam: »Die Ursache des Unfalls ist darauf zurückzuführen, daß die Nordgrenze der Hubertplate sich in der letzten Zeit um etwa 400 m nach Norden verschoben hat, was weder der Schiffsführung noch dem Lotsen bekannt sein konnte. Mitgewirkt hat auch der Umstand, daß das Feuer von Rottum nicht gut sichtbar war. (Emden.) — Strandung eines Gattelschoners auf Puttgarderriff: Sie ist auf falsche Navigierung, verbunden mit großer Nachlässigkeit des Schiffers Albert H. zurückzuführen. Denselben wird das ihm am 9. März 1904 erteilte Patent als Schiffer auf kleiner Fahrt entzogen. (Rostock). — Kollision zwischen zwei Fischdampfern im Geestemünder Fischereihafen mit einer Dampfschute: Sie ist verschuldet durch den Schiffsführer Emil R. als Führer der Dampfschute 3, welcher entgegen dem § 14 der Verordnung vom 28. Oktober 1890 über die Benutzung des Fischereihafens in Geestemünde, die linke Fahrwasserseite gehalten und ein falsches Ausweichmanöver eingeleitet hat, anstatt rechtzeitig zu stoppen und rückwärts zu gehen. (Bremerhaven). — Kollision zwischen zwei Fischdampfern, einem deutschen und einem englischen, in der Nordsee: Sie ist verschuldet durch den die Wache wahrnehmenden Steuermann Christian M. aus Papenburg, welcher es an der erforderlichen Aufmerksamkeit beim Ausschauen hat fehlen lassen und infolge falscher Schätzung der Entfernung auszuweichen versucht hat, anstatt rückwärts zu gehen. Der Steuermann Chr. M. hat durch den Mangel solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, den Unfall verschuldet. Gemäß Antrag des Reichskommissars wird ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen. (Bremerhaven). — Mutmaßlicher Untergang eines Motorschoners: Die Verhandlung wird ausgesetzt, weil der Spruch abhängig von der zur Beantwortung noch nicht reifen Frage ist: ob das Fahrzeug als Dampfer oder Segler zu gelten habe. Als Dampfer dürfte er nach den Unfallverhütungsvorschriften nicht die Ladung führen, die er an Bord hat. (Hamburg). — Kollision zwischen fahrendem und verankertem Dampfer in Saigonriver: Sie ist dadurch verursacht worden, daß infolge des schlechten Ankergrundes und starker Strömung der Dampfer ins Treiben geriet. Der Unfall hätte wahrscheinlich vermieden werden können, wenn bei Wahrnehmung des Treibens der Backbord-Anker rechtzeitig ausgeworfen bzw. bedient worden wäre. Es ist in dieser Beziehung der Kapitän des fahrenden Dampfers nicht ganz vom Verschulden freisprechen. (Rostock).

**Anerkennung für eine Rettungstat.** Heldenmütige Rettungstaten müssen geehrt werden, sie wirken in unserer materialistischen Zeit erhebend und geben uns den Glauben an die Uneigennützigkeit als an eine der vornehmsten Charaktereigenschaften wieder. Von diesem Gedankengang hat sich die Mercantile Marine Officers Association in Shanghai leiten lassen, als sie der Besatzung des deutschen Dampfers »Albano« (Dampfschiffsreederei »Union«, Hamburg) durch Überreichen von Ehrengeschenken ihre Anerkennung für das hervorragende Rettungswerk an der Besatzung des Dampfers »Pechili« (näheres S. 504) ausdrückte. In feierlicher Weise, in Gegenwart amtlicher Vertreter, fand die Überreichung durch die Vorsitzenden der Vereinigung statt. Die Herren Petersen, Kapitän, Lorenzen, Knidder und von Husen, der erste, zweite und dritte Offizier, erhielten Geschenke; der Bootsmannschaft wurden 100 Dollar überwiesen. Dieses Zeichen der An-



kennung ehrt, ebensowohl die Besatzung der »Albenga« wie den englischen Schutzverein. — Wenn die »Neue Hambg. Börsenhalle«, die diesen Vorfalle eingehender schildert, zum Schluß die Erwartung ausspricht, daß die deutschen maßgebenden Instanzen der Albenga-Besatzung gleiche Anerkennung zollen mögen, — dann spricht sie aus, was sich jedem unwillkürlich beim Lesen der Begebenheit auf die Lippen drängt.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. September 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1905	1905	1904	1904
Totalverluste . . .	24	46	20	38
Beschädigungen . . .	388	169	393	164

Nach Flaggen geordnet gingen im September 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	2	14	japanische	2	—
brasilianische	2	—	norwegische	1	4
britische	13	10	russische	1	1
dänische	—	2	schwedische	1	6
deutsche	1	3	spanische	—	1
französische	—	4	uruguay'sche	1	—
italienische	—	1			

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 23. Oktober. Als Mitglieder werden die Herren Schwarz und Amtsrichter Dr. C. E. F. Boden aufgenommen. Der Verein beschäftigte sich sodann mit dem Entwurf zur Neuordnung des Revierlotsenwesens auf der Unterelbe (siehe S. 512. D. R.). Verlesen wurde darauf ein Brief, in dem Herr Lotse Siemsen Kritik am Feuer von Schoelenkühlen übt; auf den Gegenstand wird der Verein später zurückkommen. Herr Inspektor Opitz referierte zum Schluß über ein schwedisches Signallot, das, auf dem Prinzip der Submarine Sentry aufgebaut, die Eigenschaft hat, eine beliebige, einstellbare Wassertiefe durch Glockensignal anzuzeigen und somit das Schiff vor Untiefen zu warnen. — Nächste Sitzung am 30. Oktober.

### Nautischer Verein zu Bremen.

Unter dem Vorsitz des Herrn Direktors Nolze fand am 19. Oktober eine sehr gut besuchte Mitgliederversammlung statt. Auf der Tagesordnung stand: Zweites, drittes und viertes Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins. Den seitens der englischen Regierung vorgeschlagenen Vorschriften über die Lichterführung der Fischerfahrzeuge wurde nach einem Referate zugestimmt, dagegen ging man bei dem Antrage der Danziger Handelskammer, der Erteilung von Dampferpatenten ohne Ausbildung auf Segelschiffen verlanzte, zur Tagesordnung über, denn, wie Herr Prof. Dr. Schilling begründete, eine gute seetüchtige Ausbildung sei nur auf Segelschiffen möglich. Ein für den Deutschen Nautischen Verein angekündigter Vortrag des Herrn Pastors Harms über Seemannsmission wurde für wünschenswert gehalten. Zum Schlusse wurde eine gleichmäßige Markungslinie für die Lotleine empfohlen, da durch die Verschiedenheit derselben s. Zt. die Hamburger Bark »Optima« gestrandet sei, da der betr. Offizier Faden und Meter verwechselt habe. Es wurde u. a. angeführt, daß an eine Einteilung nur nach Metern so lange nicht zu denken sei, als man auf die englischen Seekarten angewiesen sei. Es wurde schließlich eine Kommission eingesetzt, die den Fall der Bark »Optima« genau prüfen soll. Hierauf hielt Herr Dispatcheur Dr. Prosch einen Vortrag über »Grundlagen der großen Havarie, ins-

besondere nach deutschem Recht.« Seine Ausführungen, auf die wir gelegentlich zurückkommen werden, fanden den allseitigen Beifall der Versammlung.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 19. Oktober abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Zur Verlesung gelangte ein Urteil des Landgerichts Hamburg in der *Strafsache gegen einen ersten Maschinisten*. Der Maschinist halte, ohne vom Kapitän beurlaubt zu sein, das Schiff verlassen und war mehrere Tage fortgeblieben. Die Eintragungen, welche der Kapitän im Schiffstagebuch machte, um die Grundlage für einen ev. Strafantrag gegen den Maschinisten zu haben, werden in dem Urteil als wirkungslos hingestellt, weil sie nicht innerhalb 24 Stunden nach Beginn der straffälligen Tat gemacht worden sind, ohne daß der sofortigen Eintragung etwas im Wege stand. Ferner wird festgestellt, daß eine Strafverfolgung nicht vorgenommen werden könne, weil der Kapitän am Schluß dieser Eintragung im Schiffstagebuch hinzugefügt hat, daß er sich einen Strafantrag vorbehalte. Durch die Eintragung an und für sich sei somit nicht der Antrag zur Bestrafung gestellt worden, auch sei ein solcher später dem Seemannsamt nicht ausdrücklich vorgelegt worden. Der Maschinist war somit freizusprechen.

## Kaiser Wilhelm-Kanal.

### Betriebs-Ergebnisse im Monat September 1905.

(Mitgeteilt durch die Herren Gläcke & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Holtensau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	998 mit 425 111 t N.-R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	887	42 513
Leichterfahrzeuge	111	40 278
Zus. 1905		507 902 t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	879 Fahrzeuge mit 232 863 t N.-R.
belgischer	4	3 402
britischer	63	62 979
dänischer	97	43 369
schwedischer	76	26 848
norwegischer	37	22 864
französischer	1	1 326
russischer incl. finn.	45	37 112
niederländischer	12	16 941
div. Flaggen	1	700

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	2938 Schiffe
5 m bis 8,5 m	42

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9 Std. 49 Min.
5,5—6,9	12
7,0—8,5	12
Schloppzüge	18

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel eingehend:	20 Min.
ausgehend:	17
in Holtensau eingehend:	19
ausgehend:	15

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung: während weniger als der halben Fahrzeit.... 335 Fahrzeuge  
der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . . 303

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 10 Tagen.

Hierzu eine Extrabeilage von M. Hebusius Nachj., Leipzig.

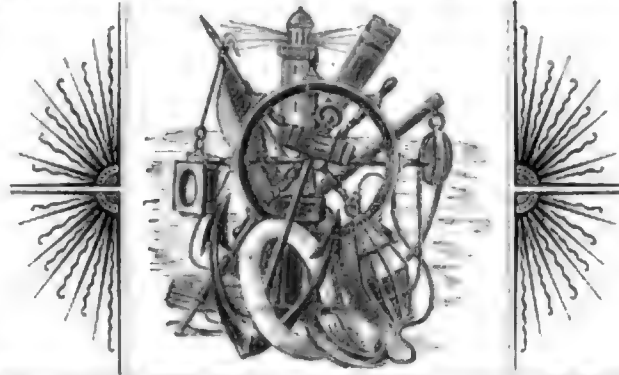
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblöser.

## Abänderungsvorschläge zum Satzungsentwurf des Verbandes.

Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hat sich mit dem Satzungsentwurf, wie ihn die Verbandskommission am 19. April d. J. in Hamburg angenommen hatte (s. Seite 422, 434), beschäftigt und dabei die folgenden Abänderungsvorschläge gemacht:

§§ 1 bis 6 incl. unverändert.

§ 7 Abs. 2 folgender Zusatz: »Die Vertretung eines Vereins durch einen anderen ist statthaft.«

§§ 8 und 9 unverändert.

§ 10 hinter Satz 2 als Zusatz: »Vertretung ist statthaft.«

§ 11 unverändert.

§ 12 letzter Absatz, vorletzter Satz, zu setzen hinter die einfache Mehrheit: »der abgegebenen Stimmen.«

Im Anschluß hieran nahm der Verein auch zur *Geschäfts-Ordnung* Stellung und beantragt für sie folgende Fassung:

1. Anträge, welche aus der Versammlung gestellt werden und zur Abstimmung gebracht werden sollen, sind dem Vorsitzenden schriftlich einzureichen.

2. Anträge auf Schluß der Debatte sind schriftlich, von mindestens drei Vereins-Abgeordneten unterzeichnet, einzureichen.

3. Ist ein Antrag auf Schluß der Debatte angenommen, so hat die Versammlung darüber abzustimmen, ob die vor Annahme des Antrages angemeldeten Redner noch zu hören sind.

Dem Referenten wie dem Korreferenten muß auf Verlangen noch das Wort erteilt werden.

## Aus dem Jahresbericht des Seeschiffer-Vereins „Stettin“.

Der Seeschiffer-Verein »Stettin« zählte beim Schluß der Winterversammlungen 127 Mitglieder, von denen 4 die Ehrenmitgliedschaft besitzen. Im Laufe des Geschäftsjahres 1904/05 erhielt der Verein einen Zuwachs von 5 Mitgliedern. Unser Verein hat in der gewohnten Weise wieder seine regelmäßigen Sitzungen vom 28. November 04 bis zum 20. März 05 abgehalten. In diesen 16 Versammlungen waren im Ganzen 429 Mitglieder und 21 Gäste anwesend; in der am 16. Januar abgehaltenen Generalversammlung nahmen 39 Mitglieder und 2 Gäste teil. Im Durchschnitt sind die Versammlungen von je 27 Personen besucht, was prozentualiter gleich 21 pZt. der Mitgliederzahl ausmacht, so daß gegen das Vorjahr ein mehr von 3 pZt. an besuchenden Mitgliedern herauskommt.

Ist die Zahl der Mitglieder in den Versammlungen prozentualiter anderen Vereinen gegenüber eine große zu nennen, so muß doch darauf hingewiesen werden, daß nach der Präsenzliste die Zahl der inaktiven Mitglieder den aktiven gegenüber im Verhältnis in den Versammlungen eine größere gewesen ist. *Es kann nicht genugsam betont werden, daß der Verein hauptsächlich Zwecken der aktiven Mitglieder dient, folglich auch die letzteren die Pflicht haben, die Versammlungen so oft wie nur möglich zu besuchen.\** Wir richten von dieser Stelle aus an die aktiven Mitglieder die dringende Bitte, wie dies schon zum öfteren geschehen, die Winterversammlungen mehr und öfter zu besuchen. (Schluß folgt.)

\*) Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins weist mit Nachdruck auf diese Worte hin; sie gelten wohl für alle Vereine und sollten auch von allen Kapitänen und Schiffsoffizieren beherzigt werden. Wollen die aktiven Herren, wie es ihnen zukommt, entscheidenden Einfluß auf die Bestimmungen des Vereins haben, dann müssen sie auch die Versammlungen besuchen und falls nicht durch Worte, so doch durch die Abgabe ihrer Stimmen ihre Auffassung zur Geltung bringen. Unterlassen sie diese kleine Mühe — sie ist doch wahrlich nicht groß — dann entäußern sie sich auch des Rechtes, Kritik an Beschlüssen oder gar an der Tendenz des Vereins zu üben.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Steinbüchel 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinbüchel 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 44.

Hamburg, den 4. November.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis. (Fortsetzung). — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Eintragung von Strafanträgen im Schiffstagebuch. — Das Leuchtfeuer zu Schenkeln auf der Unterelbe. — Die Unglücksfälle der Fischdampfer. — Schiffbau. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### Über das sinngemäße Ruderkommando

fällt der englische Admiral Sir E. R. Fremantle in seinem kürzlich herausgegebenen, sehr lesenswerten Buch »Fünfzig Jahre zur See« \*) ein Urteil, das wirklich wert ist, verbreitet zu werden. Ganz zufällig, noch dazu ungewollt, bot sich ihm, als er Kommandant eines englischen Kriegsschiffes war, Gelegenheit, nach dem sinngemäßen Ruderkommando steuern lassen zu müssen. In seiner ursprünglichen, anregenden Form, durch die sich das ganze 550 Seiten fassende Werk auszeichnet, erzählt er darüber das Folgende:

»Etwas Merkwürdiges passierte uns am 22. August, als wir etwa 2500 Seemeilen vom Kap entfernt, vor starkem westlichen Winde liefen. Wir steuerten gewöhnlich mit Hilfe einer Ruderpinne, welche hoch in meiner Kajüte lag, und eine starke Hebelkraft hatte; daneben gab es noch ein Joch, welches niedriger am Ruderstamm angebracht war, aber den ganzen hinteren Teil der Kajüte bestrich, so daß es deshalb nur bei schlechtem Wetter gebraucht wurde. Ich hielt es jedoch für besser, es in Gebrauch zu nehmen, und die Jocheinrichtung war gerade in Betrieb gesetzt worden, als ich Unruhe an Deck hörte, und hinaufkommend fand, daß das Schiff nach

Lee abgefallen war, und dem Ruder nicht gehorchte. Zum Glück fiel es mir gleich ein, daß das mit der Auswechselung des Rudergeräts zu tun haben müsse, und niedereilend zur Kajüte, sah ich klar, daß das Ruder Steuerbord lag, obgleich der Ruderzeiger an Deck Backbordruder anzeigte. Es war keine Zeit zu Erklärungen übrig, und ich gab sogleich Befehl: »Hart Steuerbord!« sehr zur Verwunderung des Offiziers und Quartermasters der Wache. Aber das Schiff luvte scheinbar gegen das Ruder; der Navigationsoffizier hatte irrtümlich übersehen, daß die Tampen des Ruderreeps über Kreuz geschoren werden mußten, denn das Reep an der Pinne arbeitete von vorne nach hinten und das des Jochs von hinten nach vorn. Für den Rest dieser Reise wurde das Reep jedoch nicht umgeschoren: das Kommando »Steuerbord« hatte nun fernerhin die Bedeutung, »dreh nach Steuerbord«, »Backbord« hieß so viel wie »dreh nach Backbord«.

Ich erzähle dies besonders deshalb, weil ein Gebrauch, bei welchem der Schiffskurs nach derselben Seite hin geändert wird, nach welcher das Ruder kommandiert wird, viel vernünftiger und weniger Anlaß zu Irrtümern zu geben scheint, als der in der britischen Marine eingeführte, welcher sich beim Befehl zum Ruderlegen auf eine nur gedachte Ruderpinne bezieht. Dies ist das von den Franzosen und den meisten fremden Marinen angenommene System. Wir fügten uns

\*) »Fünfzig Jahre zur See«. Die Marine, wie ich sie gekannt habe. Von Admiral Honble Sir E. R. Fremantle. In das Deutsche übersetzt von Kontre-Admiral z. D. Plüddemann. Berlin 1906. Verlag der Hofbuchhandlung Karl Siegmund.



auf der »Doris« ganz leicht in dasselbe hinein; es war so augenscheinlich das richtige. Die Möglichkeit der Verwirrung bei unserem Dienstgebrauch liegt, wie unser Fall zeigt, dünkt mich, auf der Hand. Aber die meisten Seeleute wissen, daß Lotsen und Navigatoren gewohnt sind, dem Rudersmann anzugeben: »Einen Strich nach Steuerbord (oder Backbord)« und damit meinen, daß die Ruderpinne nach Steuerbord (oder Backbord) gelegt werden soll, so daß der Bug des Schiffes einen Strich nach Backbord (oder Steuerbord) abdreht.»

Der geschilderte Vorfall ereignete sich im Jahre 1875. Seitdem sind dreißig Jahre vergangen, aber in der englischen Kriegsmarine dominiert noch heute das alte Kommando, trotz des beredten und erfahrenen Anwalts für das Gegenteil. Diesem »insular conservatism«, wie ihn selbst ein englischer Kapitän (S. 448) nannte, ist schwer beizukommen. Viele Tropfen höhlen den Stein. Das Urteil Sir Fremantle's muß über den Leserkreis seines Buches hinaus bekannt werden, damit immer mehr Stimmen für die Internationalität des einigemäßigen Ruderkommandos gewonnen werden. Wer uns in dieser Absicht unterstützt, handelt aus begreiflichen, hier schon genügend besprochenen Gründen im Interesse der deutschen Seeleute.

#### Daß Journaleinträge bei Strafanträgen\*)

vom Kapitän eigenhändig geschrieben werden müssen, um vom Seemannsamt verhandelt werden zu können, ist jetzt wohl allgemein in deutschen Schiffsführerkreisen bekannt, kommen doch Verstöße gegen diese Vorschrift nur noch ganz selten vor. Die Kapitäne haben sich, so nachdrücklich ihr Sträuben anfänglich war, allmählich mit dieser Verpflichtung vertraut gemacht, sind auch wohl bei objektiver Prüfung der Sachlage zu der Überzeugung gekommen, daß der Forderung im Interesse der Schiffleute als einem nicht unbilligen Verlangen entsprochen werden

\*) Siehe auch Seite 524.

muß und auch entsprochen werden kann, ohne die Arbeitslast allzusehr zu erhöhen. Daß diese Gelegenheit, die ja seinerzeit viel Staub aufwirbelte, in das gegenwärtige Stadium eingetroten ist, wird allseits mit Genugtuung begrüßt werden. Nicht nur, weil wegen begangener Formfehler beim Stellen von Strafanträgen diese unter den Tisch fielen, sondern weil die Disziplin Schaden leiden mußte, wenn große Verstöße gegen die Disziplinarbestimmungen der Seemannsordnung ungenahdet blieben. Die erzieherische Wirkung, welche Bestrafungen ausüben pflegt, konnte hier nicht ausgeübt werden, ja man kann wohl sagen, die wegen eines Formfehlers entstandene Strafflosigkeit führte zu gegenteiligen Effekt, mochte sie auch vom Seemannsamt eingehend erklärt worden sein. Wer Jan Maat kennt, seine (den deutschen ganz besondere) Eigentümlichkeit über Vorgesetzte im Kollegenkreise zu raisonnieren, sich selbst ins günstige, die Oberen aber in nachteilige Beleuchtung zu stellen, wird zugeben, daß neben den aus angeführten Gründen straflos ausgegangenen Schiffleuten nur eine Minderheit die wahre Ursache der Nichtbestrafung verbreitet hat. Wenn dieser Werdegang auf die Dauer eine ungünstige Wirkung auf die Disziplin hätte ausüben können, darf, wie gesagt, mit Anerkennung begrüßt werden, daß sich die deutschen Kapitäne ihrer gekennzeichneten Pflicht als Strafantragsteller durchweg bewußt geworden sind. Dagegen macht sich neuerdings und zwar mit derselben Wirkung des ersten ein anderer Formfehler bei der Journaleintragung geltend. Der Strafantrag wird zwar auf einer der freien Seiten, wie sie vorne in jedem Journal vorhanden sind, eigenhändig unter Angabe des Datums eingetragen, dagegen wird unterlassen, im Journaltext auf die Eintragung hinzuweisen. Diese Formalität ist nun durchaus erforderlich, weil der Verdacht, die ganze Eintragung sei erst später vorgenommen worden, dadurch nicht unberechtigte Nahrung erhält. Aus diesem Grunde müssen derartig zu Papier gebrachte Strafanträge ohne jede Wirkung sein, und weil das der Fall ist, machen wir die Kapitäne hierauf aufmerksam.

### Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis.

Nachdruck verboten.

Von Kapl. E. M.

(Fortsetzung)

Die von der deutschen Seewarte angewendete Gangformel:  $g = g_0 + a(t - 15^\circ C) + b(t - 15^\circ C)^2$ , wobei  $g_0$  den täglichen Gang bei der Temperatur von  $15^\circ C$  darstellt, mag vielleicht andere unbedeutende Vorzüge haben; jedenfalls ist dieselbe viel komplizierter, erfordert eine sehr sorgfältige algebraische Rechnung und begünstigt Versehen mit den Vorzeichen der an den Gang bei  $g_0$  anzubringenden Korrekturen. Im übrigen erscheint es überflüssig, die Vor- und Nachteile der verschiedenen, bei den Chronometerprüfungen anzuwendenden

Methoden zu diskutieren, weil es dem praktischen Navigateur im Grunde genommen gleichgültig sein kann, welche Methode angewendet wird, solange er nur das, was er braucht, in ebenso zuverlässiger wie zweckentsprechender und handlicher Form erhält. Aus diesem Grunde dürfte es empfehlenswert sein, daß die Seewarte jedem Chronometer folgende Daten bezüglich des Ganges mit auf die Reise gibt:

- 1)  $T$  = die Temperatur, bei der das Chronometer am schnellsten geht;

- 2)  $g$  = den Gang bei dieser Temperatur;  
3)  $gd$  = den Betrag, um den das Chronometer bei einer Differenz ( $t$ ) von  $T$  langsamer geht; entweder für jeden Grad von 1–30° oder alle 5°, falls es sich um sehr kleine Gangdifferenzen handelt.

Eine solche Gangtabelle würde etwa wie folgt aussehen:

$T = +20^{\circ} C$   
 $g = -1,5$  (gewinnend)

$T = +20^{\circ} C$   
 $g = +1,5$  (verlierend)

$t$	$gd$		
5°	+ 0,08	} verlierend oder langsamer als bei $T$	} verlierend oder langsamer als bei $T$
10°	+ 0,30		
15°	+ 0,68		
20°	+ 1,20		
25°	+ 1,88		
30°	+ 2,70		

z. B. Gang bei 25° u. 15° = – 1,42  
" " 30° " 10° = – 1,20  
" " 35° " 5° = – 0,82

z. B. Gang bei 25° u. 15° = + 1,58  
" " 30° " 10° = + 1,80  
" " 35° " 5° = + 2,18

Es ist leider erfahrungsgemäß festgestellt worden, daß fast jedes Chronometer an Bord seinen Gang ändert, und zwar meistens in akzeleriorondem Sinne, den man im Gegensatz zu dem an Land auf der Prüfungsstation beobachteten als „Seegang“ zu bezeichnen pflegt. Diese Änderung im Gango ist mutmaßlich teils auf die Bewegung des Schiffes im Seegang, teils auf die magnetische Wirkung der Eisenmassen, in deren Nähe sich das Instrument befindet, sowie die Veränderung im Feuchtigkeitsgehalt der Luft etc. zurückzuführen. Es ist daher notwendig, die von der Seewarte mitgegebenen Tabellen gegebenenfalls entsprechend zu ändern. Man wird in der Regel hierbei die beiden Faktoren  $T$  und  $gd$  als unveränderlich betrachten können und nur  $g$  korrigieren müssen. Am einfachsten geschieht dieses durch folgendes Verfahren: »Angenommen, ein Dampfer verläßt Hamburg auf der Reise nach Ostasien und hat während der Fahrt bis Gibraltar eine Durchschnittstemperatur von 10° C. Nach dem als Beispiel angegebenen Gangzettel hätte das Chronometer bei 10° C – 1,20 täglich gewinnen-den Gang haben müssen, es wird jedoch durch Beobachtung des Zeitsignals in Gibraltar festgestellt, daß der tägliche Gang auf der Fahrt bis dorthin tatsächlich – 1,5 s p. d. betrug, also um – 0,3 s p. d. differiert. Um nun eine neue Gangtabelle zu konstruieren, braucht man nur  $g$  um den Betrag von – 0,3 zu ändern, also dasselbe = – 1,8 zu setzen und im übrigen  $T$  und  $gd$  unverändert zu lassen. Demnach würde sich die Tabelle nun wie folgt stellen:

Gang bei 25° u. 15° = – 1,72  
" " 30° " 10° = – 1,50  
" " 35° " 5° = – 1,12

II. Gangstörungen durch Feuchtigkeitsgehalt der Luft und andere Ursachen.

Durch sehr interessante, von namhaften Gelehrten angestellte Versuche ist festgestellt worden, daß neben Veränderungen der Temperatur eine Ver-

mehrung des Feuchtigkeitsgehalts der atmosphärischen Luft erhebliche Gangstörungen der Chronometer zur Folge haben kann, und zwar hat sich bei diesen

Auf der Weiterreise bis Malta hat das Schiff nun abwechselnd kaltes und warmes Wetter und dem-entsprechende starke Temperaturänderungen, z. B.:

Tage	Durchschnitts-temperatur	Gang
1.	+ 10° C	– 1,50
2.	+ 18° „	– 1,77
3.	+ 20° „	– 1,80
4.	+ 15° „	– 1,72
Total		– 6,79

Es wird jedoch in Malta festgestellt, daß das Chronometer während dieser 4 Tage tatsächlich 8,2 s gewonnen hat, dann ist  $g = \frac{1,8 \times 8,2}{6,79} = -2,17$ , während  $T$  und  $gd$  wiederum unverändert bleiben. Dieses Verfahren wird solange bei jeder sich bietenden Gelegenheit fortgesetzt, bis das Chronometer seine Seebeine gefunden hat und auch  $g$  eine praktisch unveränderliche Größe wird.

Diese Methode der Behandlung der Temperaturkorrekturen hat zweifellos den Vorzug sehr großer Einfachheit, und ist ihre Anwendung schon allein aus diesem Grunde empfehlenswert. Dieselbe wird sich bei jedem guten Chronometer, das für navigatorische Zwecke als einwandfrei betrachtet werden kann, als genügend zuverlässig erweisen, ausgenommen vielleicht bei Uhren mit komplizierten Hilfskompensationen. Auf die Konstruktion der Hilfskompensationen, deren es eine ganze Anzahl gibt, näher einzugehen, erscheint schon aus dem Grunde überflüssig, weil sich dieselben meistens auf See infolge ihrer leichter und zerbrechlicher gearbeiteten Teile als nicht genügend widerstandsfähig gegen Stöße und Erschütterungen erwiesen haben und man daher dazu gelangt ist, der einfachen Temperaturkompensation den Vorzug zu geben.

Versuchen gezeigt, daß durch die letztgenannte Ursache in der Regel eine Veränderung des Chronometerganges im verlierenden Sinne eintritt. Man erklärt sich diese Tatsache einerseits dadurch, daß durch die Feuchtigkeitsniederschläge die Reibung in den Teilen des Räderwerkes wesentlich vermindert wird, was eine stärkere Wirkung des Antriebs und vergrößerte Schwingungsweite der Unruhe zur Folge hat, andererseits durch die infolge Rost und Schimmelpilzbildung entstehende Schwächung der Spirale und Vermehrung der Maße aller schwingenden Teile. Im Gegensatz zu den Temperaturänderungen lassen sich jedoch für den gangstörenden Einfluß der Feuchtigkeit keine bestimmten Rechnungsnormen aufstellen; es bleibt daher keine andere Remedur, als die Instrumente durch zweckmäßige Aufbewahrung an Bord gegen Feuchtigkeit möglichst zu schützen. Zu diesem Zweck sind seitens verschiedener Gelehrter Vorschläge gemacht, die, so vorzüglich sie auch sonst sein mögen, fast alle das eine gemeinsam haben, daß sie für die Bordpraxis viel zu kompliziert und daher nicht anwendbar sind. Besonders interessant ist der Vorschlag des Herrn Prof. Dr. v. Neumayer, der die Aufbewahrung der Instrumente in einem Spinde empfiehlt, in dem durch Entwässerung der Luft mittels Chlorcalcium ein mittlerer, den Verhältnissen an Land entsprechender Feuchtigkeitsgrad von 50—55 pZt. konstant erhalten werden kann. Im übrigen wird der Verfasser auf das Thema: »Aufstellung an Bord« noch eingehend zurückkommen. Über einen sehr lehrreichen Fall berichtet Kapt. Lecky in seinen »Wrinkles«, wo zwei sehr wertvolle und sonst vorzüglich gehende Chronometer durch Ausdünstungen von Salzellen, die durch einen undichten Mastkragen aus dem Laderaum in die Kapitänskammer gelangten, vollständig ruiniert wurden.

Veränderungen des Luftdrucks haben auf den Chronometergang keinen für die Seepraxis in Betracht kommenden Einfluß und erübrigt es sich daher, auf die diesbezüglich angestellten wissenschaftlichen Experimente näher einzugehen. Dagegen soll jedoch nach Angaben von ersten Autoritäten die *atmosphärische Elektrizität* einen nicht unbedeutenden Einfluß auf den Chronometergang besitzen, wenngleich es bisher auch nicht möglich war, irgendwelche Gesetzmäßigkeit dieses Einflusses zu erkennen.<sup>\*)</sup> Da erwähnt Prof. Geleisch folgende vereinzelte Beobachtung: »Während der Fahrt der französischen Fregatte »Coquille« von Amboina nach Port Jackson im Jahre 1823 schlugen mehrere Blitze in der Nähe des Schiffes ein. Beim Ansegeln der Insel Timor bemerkte man auffallende Differenzen

im Stande der drei Chronometer, und nach der Ankunft fand man folgende Gänge:

+ 7,0<sup>s</sup> — 18,7<sup>s</sup> + 27,6<sup>s</sup>,

während früher Beobachtungen die Werte:

— 5,3<sup>s</sup> — 26,2<sup>s</sup> + 10,1<sup>s</sup>

ergeben hatten.« Es wäre wünschenswert, daß auch in weiteren Kreisen diesen interessanten und selten vorkommenden Erscheinungen Beachtung geschenkt würde.

Über den *Einfluß von Stößen und Erschütterungen auf den Chronometergang*, die das Schiff bei starkem Seegang oder aus sonstigen Ursachen erleidet, hat Herr K. Kapt. u. D. Rottok, Vorstand des Kaiserlichen Chronometer-Observatoriums zu Kiel, in den *Annalen* (Heft V, 1905) einen sehr interessanten Artikel veröffentlicht, in dem er auf Grund sorgfältigst gesammelten statistischen Materials nachzuweisen versucht, daß die vorerwähnten Ursachen in den meisten Fällen keine nachweisbare Störung der Chronometer zur Folge haben, sofern die *Aufhängvorrichtung richtig arbeitet*. Sehr lehrreich ist vor allen Dingen, daß es Herrn K. Kapt. Rottok gelungen ist, in einer großen Anzahl von Fällen festzustellen, daß Gangstörungen, die in den Chronometerjournalen auf Stöße, Erschütterungen etc. zurückgeführt würden, tatsächlich durch andere Ursachen, namentlich durch *Feuchtigkeit und Temperaturunterschiede*, hervorgerufen waren. Da die Anschauung des Herrn K. Kapt. Rottok nicht vereinzelt dasteht, sondern bereits durch andere namhafte Gelehrte und Institute früher zum Ausdruck gebracht ist, sind seine Ausführungen jedenfalls äußerst bemerkenswert, um so mehr, als die deutsche Seewarte, gestützt auf Experimentversuche, die Ansicht vertritt, daß *Schiffsbewegungen* in der Regel eine Beschleunigung des Chronometerganges zur Folge haben.

Im Gegensatz zu den Erschütterungen des Schiffskörpers, die das in einer gut adjustierten, cardanischen Aufhängung ruhende Chronometer anscheinend wohl nur wenig beeinflussen, ist dasselbe jedoch außerordentlich empfindlich gegen jede Erschütterung, die direkt auf das Instrument einwirkt. Solche Erschütterungen werden in erster Linie zu befürchten sein, wenn ein Transport, sei es von Bord an Land bzw. vice versa oder sonstwo erforderlich ist. Es empfiehlt sich daher, einen solchen Transport *möglichst zu vermeiden* und notwendigenfalls dabei mit der größten Vorsicht zu verfahren. Der Transport sollte daher unter keinen Umständen einer Person anvertraut werden, wo der nicht genügende Kenntnis der Eigenschaften des Instruments vorauszusetzen ist. In erster Linie sind folgende Verhaltensmaßregeln zu beachten:

Benutzung von Straßenbahnen, Droschken etc. ist möglichst zu vermeiden, selbst auf das Risiko

<sup>\*)</sup> Stechert, »Das Chronometer«; Geleisch, »Geschichte der Uhrmacherkunst«.



hin, einen größeren Fußweg riskieren zu müssen. Ist ein Transport per Bahn unerlässlich, so ist es am besten, das Gehäuse aus der cardanischen Aufhängung herauszunehmen, dasselbe mit einem Bogen Seidenpapier zu umhüllen und in einem kleinen, mit Werg oder Watte gefüllten Korbe zu

verpacken, den man am besten während der Fahrt im Personenwagen behält. Sollte eine Beförderung per Post notwendig sein, so ist es empfehlenswert, das Chronometer, wenn irgend möglich, vorher vollständig ablaufen und die Unruhe durch einen Chronometer oder Uhrmacher feststellen zu lassen.

(Fortsetzung folgt.)

### Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

September 1905.

Gattung	Größenverhältnisse	Raum- gehalt	Antraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Gen.
<b>a) deutsche Werften.</b>						
PD	130,5×16,8×9,37 m	7300 t Tf.	Norddeutscher Lloyd, Bremen	Tecklenborg, Geestemünde	Hessen	G
FD	400×48'6"×30'0"	8000 "	Deutsch-Austral. D.-G., Hamburg	Neptun-Werft, Rostock	Solingen	"
S	30×7,2×3,27 m	—	Oscar Stadlander, Emden	Delphinwerft, Lebe	Aleca	"
PD	429×50'6"×31'6"	6000 BRT.	D. D.-G. »Kosmos«, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Negada	"
FD	232×34'3"×17'6"	1800 t Tf.	Flensb. D.-G. v. 1869, Flensburg	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Septima	"
"	245×35'6"×24'3"	2200 "	Gerhard & Hey, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Wilhelm Oelssner	"
"	67,4×9,4×4,6 m	1125 "	Eine hamburgische Firma	Stettiner Oderwerke	Rudolf	"
FsD	150×22×13'6"	—	Konsortium Hambg.-Alton. Firmen	Janssen & Schmilinsky, Hamburg	Ceres	"
K	—	—	Kaiserliche Marine	Kaiserl. Werft zu Danzig	Danzig	—
FD	250×35'3"×16'10"	1950 t Tf.	Leith and Flensb. S. S. Co., Leith	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Taurus	GL
PD	200×30×11'9"	—	Hamburg-Südam. D.-G., Hamburg	Howaldtswerke, Kiel	Venus	G
FD	157×26'11"×12'6"	—	J. D. Stürcken, Bremen	Nüscke & Co., Stettin	Gladiator	"
K	—	—	Kaiserliche Marine	Kaiserl. Werft zu Danzig	Hannover	—
<b>b) englische Werften.</b>						
PD	386×50×24'2"	—	Deutsch-Austral. D.-G., Hamburg	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Oberhausen	GL
FD	159×24×11'9"	—	Eine Londoner Firma	Wm. Walker, Maryport	Africa	—
"	je 108×21×11'6"	—	Hull S. F. & Ice Co., Hull	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Coquet	L
FsD	"	—	J. Marr & Son, Fleetwood	"	Isle of Man	"
"	133×22×13	—	English & American S.S. Co., London	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Maud	"
"	358×50'8"×25'6"	—	Chirkel Hairie Co., London	G. Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Zafra	"
PD	—	—	Eine Londoner Firma	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Bosphorus 53	"
FD	353×49'6"×25'2"	2200 t Tf.	S. J. Ditchfield, Seaham	S. P. Austin & Co., Sunderland	Harlech	"
"	220×32×21	—	Lloyd »Bahia Blanca«, Bahia Blanca	Smith's Dock Co., North Shields	Lord Stewart	"
"	389×47×30'3"	7000 "	Ellerman Lines, Liverpool	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	Independencia	"
FsD	130×22×12'10"	—	Pickering S. Trawling Co., Hull	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Langton Hall	"
FD	342×47×24'9"	—	John Wood & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Marshal Oyama	—
"	359×49×26'4"	6100 "	Taylor & Sanderson S. S. Co., Sunderl.	Short Brothers, Pallion	Twilight	L
"	414×52×33'11"	8500 "	R. Chapman & Son, Newcastle	Ropner & Son, Stockton	Alexandra	"
"	245×33×17'3"	—	P. & O. Co., London	Osbourne, Graham & Co., Sunderl.	Carlton	—
"	355×50×30'2"	7000 "	King Line, London	Palmer's Shipb. & Iron Co., Jarrow	Collingwood	—
PD	291×36×21	2700 "	F. H. Powell & Co., Liverpool	W. Harkess & Son, Middlesbrough	King Bledya	L
FD	400×52×31	3600 BRT.	Britain S. S. Co., London	G. Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Masterful	"
"	—	6800 t Tf.	Const. Pickering, Middlesbrough	Eine Firma in Newcastle	Willesden	—
"	—	—	W. Runciman & Co., Hartlepool	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Button Wood	—
FD	354×49×27'5"	—	Raithwaite S. S. Co., Sunderland	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Pearlmoor	—
"	324×45×23	—	Northern Commercial Syndicate, Newcastle	Blyth Shipb. Co.	Northwaite	L
"	143×23×10'6"	—	E. P. Hutchinson, Hull	Goole Shipb. & Rep. Co., Goole	Nelson	"
"	352×48×26	6300 "	Crow, Rudolf & Co., Liverpool	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Thames	—
"	343×45×26'6"	—	Cuban S. S. Co., Liverpool	J. Readhead & Sons, South Shields	Belle of England	L
<b>c) schottische Werften.</b>						
FD	430×54×34'10"	9000 t Tf.	British India S. N. Co., Liverpool	Wm. Denny & Bros., Dumbarton	Canara	BC
"	170×25×12'10"	550 "	R. M'Cowen & Sons, Tralee	Ailsa Shipbuilding Co.	Derrymore	L
"	260×35×18'3"	1370 BRT.	City of Cork S. P. Co., Cork	Gourlay Bros. & Co., Dundee	Lismore	"
"	270×34×18'8"	—	George Gibson & Co., Leith	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Eildon	—
FsD	115×21×11'6"	—	Forward S. F. Co., Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Onward	—
FD	380×50×28'8"	4500 t Tf.	Biggart & Fulton, Glasgow	David & William Henderson & Co., Glasgow	Craigvar	—
"	380×49'6"×29'9"	—	F. C. Strick & Co., London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Geelstan	—
PD	490×56'5"×36'8"	8100 BRT.	P. & O. Co.	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Dongola	L
FD	370×49×29'8"	7050 t Tf.	Andrew Weir & Co., Glasgow	Russell & Co., Port Glasgow	Aymeric	—
"	267×40×22'6"	2600 "	China Navigation Co., London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Kanchow	—
"	360×48×30'10"	—	Furness, Withy & Co., W.-Hartlep.	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Mariana	—
"	je 135×22×13	—	Kingston Trawling F. Co.	Mackie & Thompson, Govan	Olivine	—
FsD	—	—	—	—	Tourmaline	—
FD	347×49×26'11"	6100 "	T. M. M'Criodell, Glasgow	Archibald M'Millau & Son, Dumbarton	Sarscube	L
PD	415×52×31	8350 "	Bucknall Lines, London	Wm. Hamilton & Co., P. Glasgow	Matoppo	BC
<b>d) irische Werften.</b>						
PD	—	17100 BRT.	Holland-Amerika Linie	Harland & Wolff, Belfast	Nieuw Amsterdam	B
Turbinendampfer	—	—	Australische Reederei	Workman, Clark & Co., Belfast	Hingera	L

Ausserdem: b) 2 Trockendocks, 3 Fischdampfer; c) 7 Fischdampfer, 1 Küstendampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagirdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

## Eintragung von Strafanträgen im Schiffstagebuch. (§ 98 Abs. 1 und 2 der Seemannsordnung.)

Wann, innerhalb welcher Frist nach Bekanntwerden einer gröblichen Verletzung der Dienstpflicht ist der Strafantrag in das Tagebuch einzutragen? Eine wichtige, bisher nur ungenügend ventilirte Streitfrage. Sie wird von der Strafkammer 2 des Landgerichts Hamburg in ausführlicher Weise beantwortet. Ehe wir auf diese Entscheidung eingehen, noch unter Bezugnahme auf einen anderen Fall, ein Wort über die Art der Eintragung. Das hamburgische Seemannsamt hat kürzlich das Verfahren gegen einen wegen eines Wachvergehens angeschuldigten Schiffsmann einstellen müssen, weil der Kapitän die Vorschrift des § 98 Abs. 1 ungenügend erfüllt hat. Dort wird dem Kapitän zur Pflicht gemacht »sobald es geschehen kann, jede gröbliche Verletzung der Dienstpflicht (§ 96) mit genauer Angabe des Sachverhalts in das Schiffstagebuch einzutragen«. Im vorliegenden Falle hatte der Kapitän zwar eine kurze Notiz am Tage des Dienstvergehens in das Tagebuch (im Text) geschrieben, sie auch dem Schiffsmann vorgelesen, die Schilderung des Sachverhalts (im Anhang des Tagebuchs) aber ohne Grund an demselben Tage unterlassen und erst am übernächsten Tage vorgenommen. Diesen Verstoß gegen § 98 wurde das Seemannsamt durch die Behauptung des Angeschuldigten gewahrt: der Strafantrag sei unzulässig, da ihm (dem Schiffsmann) nur die Notiz, nicht aber der ausführliche Antrag vorgelesen sei. Durch die Beweisaufnahme wurde nun das obige Resultat, nämlich die verspätete Eintragung festgestellt und das Verfahren eingestellt. Daß dagegen der Schiffsmann mit seiner Auffassung im Irrtum ist, mag nur nebenbei bemerkt werden. Die Verfolgung eines Strafantrages (§ 96) unterbleibt nur, wenn die Eintragung versäumt, nicht aber wenn unterlassen ist, dem Schiffsmann den Inhalt der Eintragung zu verlesen.

Kommen wir nun zu dem Urteil der Strafkammer des Landgerichts. Es handelt sich, in Kürze dargestellt, um den Strafantrag eines Kapitäns gegen den I. Maschinisten wegen Verlassen des Schiffes ohne Erlaubnis (§ 96 Abs. 2 ad 4). Das Seemannsamt hatte den Maschinisten mit Mk. 40 bestraft und war nach reiflicher Prüfung des Sachverhalts zu der Überzeugung gekommen, daß es verständlich und entschuldigbar sei, wenn der Kapitän die Eintragung nicht an demselben Tage, als er die Abreise des I. Maschinisten nach Bremen erfuhr, vornahm. (Es war am 25. Dezember im Hamburger Hafen und es hätten Gründe für das Verlassen des Schiffes vom I. Maschinisten nachträglich vorgebracht werden können, die geeignet wären, sein Vorgehen zu rechtfertigen). Ehe ein Kapitän gegen den I. Maschinisten des Schiffes Strafantrag stellt, überlegt er sich doch sein Vorhaben nach allen Seiten. Von dieser Erwägung, die in Schiffsfahrtskreisen wohl verstanden worden wird, ließ sich das Seemannsamt leiten, als es die Voraussetzung für den Antrag, zeitgemäße Journaleintragung, als gegeben erachtete.

Genug, der I. Maschinist gab sich mit dem Beschluß des Seemannsamtes nicht zufrieden und beantragte gerichtliche Entscheidung. —

Das Schöffengericht hat am 3. Juni 1905 auf Einstellung des Verfahrens erkannt und der Staatskasse die Kosten des Verfahrens einschließlich der dem Angeklagten erwachsenen notwendigen Auslagen auferlegt. Gegen dieses Urteil hat die Amtsanwaltschaft form- und fristgerecht Berufung eingelegt mit der Begründung die Strafverfolgung aus § 96 Seemannsordnung sei nur dann ausgeschlossen, wenn eine Eintragung in das Schiffsjournal überhaupt nicht erfolgt sei. Hier sei tatsächlich eine Eintragung erfolgt und damit die Grundlage für eine Bestrafung des Angeklagten gegeben.

Die Berufung der Staatsanwaltschaft ist unbegründet: Die Strafverfolgung wegen einer gröblichen Verletzung der Dienstpflicht im Sinne des § 96 der Seemannsordnung ist durch

zweierlei bedingt, einmal durch die rechtzeitige das heißt bis zur Abmusterung zu bewirkende Stellung des Strafantrags abseiten des Kapitäns (cf. § 96 Abs. 4 der Seemannsordnung) und zweitens durch die rechtzeitige Eintragung des Sachverhalts in das Schiffstagebuch. Es sind dies zwei ganz selbstständige Strafklagvoraussetzungen die beide gegeben sein müssen und deren Erfüllungserfordernisse für sich zu beurteilen sind (cf. dazu Binding, Handbuch des Strafrechts I Seite 399, 600). Es kann also die Rechtzeitigkeit der Journalisierung des strafbaren Sachverhalts nicht bemessen werden nach der Rechtzeitigkeit des erforderlichen Strafantrags, wie dies z. B. Katz (strafrechtliche Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs am. Seite 87) tut. Während für die Stellung des Strafantrags eine durch den Zeitpunkt der Abmusterung begrenzte, also von § 61 Strafgesetzbuchs abweichende Frist bestimmt ist (cf. Perls, Seemannsordnung Seite 50, 51), ist für die Erfüllung der Eintragungspflicht ein Zeitraum von nur 24 Stunden gesetzt. Das ergibt sich schon aus dem Namen des Buches, in das die Eintragung zu geschehen hat: Schiffstagebuch! Der Gedanke dieses Dokuments liegt, wie unter anderem Binding mit Recht betont, auf dem Gebiete des Beweisrechts. Das Tagebuch soll eine fortlaufende Aufzeichnung aller privatrechtlich und öffentlichrechtlich erheblichen Vorgängen an Bord während der Reise sein und damit ein zuverlässiges Zeugnis bilden, das für den Beweis jener Begebenheiten als Grundlage dienen kann (cf. Artikel 486 des alten Handelsgesetzbuchs, § 519 des neuen Handelsgesetzbuchs und Schaps, das deutsche Seerecht, Anmerkung 1 zu § 519 des neuen Handelsgesetzbuchs Seite 159, 160). Die Zuverlässigkeit eines Beweismittels hängt aber wesentlich von dem Zeitpunkt seiner Entstehung ab. Soll die Eintragung zuverlässig sein, so muß sie sobald als möglich geschehen, »damit noch Alles im frischen Andenken sei und der Bericht demnach von Anfang an ein recht getreuer und der Wahrheit gemäß sein könne« (cf. v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts I. Seite 171). Dieser Gedanke ist auch im codifizierten Seerecht unzweideutig zum Ausdruck gekommen. In § 520 Handelsgesetzbuchs heißt es im Absatz 3: »Auch die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen usw. sind in das Tagebuch einzutragen« und im Absatz 4 »die Eintragungen müssen, soweit nicht die Umstände es hindern täglich geschehen«. Unter solchen Hinderungs Umständen wird man nur erste Notlagen des Schiffes selbst, seiner Ladung oder der Mannschaft verstehen können (cf. Kaltenborn, a. a. O.). In allen Bestimmungen, in denen die Seemannsordnung eine Eintragungspflicht gebietet, finden wir außer im § 99 charakteristische Zusätze wie »sobald thunlich«, in § 43, »mit möglichster Beschleunigung« in § 58, »sobald es geschehen kann« in den §§ 70, 89, 98 Seemannsordnung. Diese Zusätze besagen, daß die Eintragung so bald als möglich geschehen soll (cf. dazu auch Wagner, Seerecht Seite 362, 263 und Lewis, Seerecht I Seite 119, 120). Der Zeitpunkt der Eintragung ist darnach nicht in das Belieben des Eintragungspflichtigen gestellt. Vielmehr hat die Eintragung spätestens vor Ablauf von 24 Stunden nach dem Faktum zu geschehen, es sei denn, daß Hinderungsgründe an der Person des Eintragungspflichtigen oder Notumstände der obsen angegebenen Art (cf. Entscheidungen des Oberseamts vom 1. Seite 444) diese zur Zeit unmöglich machen. Nur solcherfalls sind verspätete, nachträgliche Eintragungen, die sonst das Gesetz aus Beweisrechtsgründen verpönt (cf. dazu Makower-Loewe, Handelsgesetzbuch II Note C zu § 520 S. 1 und Binding a. a. O.), zulässig, wie dies auch die Praxis des Oberseamts und der deutschen Seeamter bestätigt (cf. Entscheidungen des Oberseamts usw. V Seite 715 f.). Darum

geht zur Evidenz hervor, daß es — insbesondere für die Auslegung des § 98 Seemannsordnung — nicht auf die Eintragung des Sachverhalts überhaupt, sondern auf die relevante d. h. die genaue und alsbaldige Eintragung ankommt und daß diese die Bedingung der Strafverfolgung aus § 96 Seemannsordnung bildet. Im vorliegenden Falle hat das Schöffengericht mit Recht die Erfüllung der bezeichneten Bedingung bei der Eintragung auf Seite 73 des Journals vermißt.

Auf dieser Seite befindet sich eine undatierte Eintragung des wesentlichen Inhalts, daß der Angeklagte am 25. Dezember 1904 nach dem Frühstück ohne Erlaubnis von Bord gegangen und nach Bremen gefahren sei, wo der Unterzeichnete ihn am 26. Dezember 1904 getroffen habe, daß der Angeklagte am 28. Dezember an Bord zurückgekehrt sei, am 29. Dezember 1904 das Schiff wiederum ohne Erlaubnis verlassen habe und erst am 30. Dezember 1904 abends 11 Uhr an Bord zurückgekehrt sei. Es heißt dann weiter: »Ich beantrage Bestrafung gegen p. K. gemäß § 96 Seemanns-Ordnung und behalte mir die Antragstellung bis zur Abmusterung vor. Dies ist p. K. am 2. Januar 1905 nachmittags 4 Uhr bekannt gemacht und vorgelesen. p. K. erhält eine Abschrift. gez. H. K., Kapit. C. K.« Diese ganze Eintragung ist in einem Zuge, von einer und derselben Hand und mit derselben Tinte geschrieben. Daraus ist zu schließen, daß sie höchstwahrscheinlich erst am 2. Januar 1905, jedenfalls nach dem 25. Dezember 1904 geschrieben ist. Sie hätte aber unter allen Umständen im Laufe des 25. Dezember 1904 erfolgen können und müssen. Denn am 25. Dezember 1904 sind, wie aus Seite 72 des Journals ersichtlich, allerhand vom Kapitän unterzeichnete Eintragungen gemacht. Die Möglichkeit der Eintragung des Sachverhalts am 25. Dezember 1904, dem Tage des unerlaubten Entfernens, war daher gegeben. Die spätere Eintragung stellt sich also als eine versäumte Eintragung im Sinne des § 98 Absatz 2 Seemannsordnung dar, so daß die Strafverfolgung wegen des auf Seite 73 des Journals eingetragenen Sachverhalts ausgeschlossen ist, da der Ausnahmefall des § 96 Absatz 2 Nr. 3 Seemannsordnung nicht vorliegt.

Eine Strafverfolgung wäre aber auch um deswillen ausgeschlossen, weil — und das ist der Prüfung des Schöffengerichts entgangen — in bezug auf den Sachverhalt des unerlaubten Verlassens des Schiffes ein rechtswirksamer Strafantrag nicht gestellt ist (cf. Entscheidungen des Reichsgerichts Band 14 Nr. 25). Denn die am Schlusse der Seite 73 beginnenden Eintragung befindlichen Worte: »ich beantrage Bestrafung gegen K. gemäß § 96 Seemannsordnung und behalte mir die Antragstellung bis zur Abmusterung vor« lassen es im Ungewissen, ob eine Strafverfolgung eintreten soll oder nicht. Es steht nicht fest, ob der Antragsberechtigte innerhalb der in § 96 Absatz 4 Seemannsordnung normierten Präklusivfrist von seinem Rechte Gebrauch machen wird oder nicht. Wie die Akten des Seemannsamtes ergeben, ist diese Ungewißheit auch nicht etwa später behoben worden. Lediglich unter der Eintragung auf Seite 81 des Journals findet sich die Erklärung: »Ich beantrage Strafantrag gemäß § 96 Seemannsordnung« ohne Zusatz. Diese Erklärung bezieht sich aber auf neuere Vorfälle, die mit den auf Seite 73 eingetragenen nur teilweise in losem Zusammenhang stehen.

Das Schöffengericht hat den Sachverhalt nur insoweit ins Auge gefaßt, als er das Seemannsamt zu einer Verurteilung des Angeklagten geführt hat, es ist also verfahren, als ob der Angeklagte gegen ein Urteil Berufung im Rechtssinne eingelegt und diese auf bestimmte Beschwerdepunkte im Sinne des § 368 Strafprozeßordnung beschränkt hätte. Dies verstößt aber gegen das Gesetz. Nach § 5 Absatz 2 des Einführungsgesetzes zur Strafprozeßordnung finden auf das Verfahren nach beantragter gerichtlicher Entscheidung gegen Seemannsamtbescheide die §§ 455—458 Strafprozeßordnung entsprechende Anwendung. Danach hat das Gericht also nicht

über die Aufhebung oder Aufrechterhaltung des Bescheides zu entscheiden, sondern es hat zu erkennen, wie wenn ein solcher überhaupt nicht erlassen wäre, es muß also den gesamten Sachverhalt prüfen und kann auch in pejus reformieren (cf. Loewe, Note 4 zu 457 Strafprozeßordnung in Verbindung mit Note 11 zu § 451 Strafprozeßordnung S. 905). Darnach sind also auch die auf Seite 81 des Journals eingetragenen Vorfälle zu prüfen. Die ganze Eintragung ist wiederum in einem Zuge, von einer Hand und mit derselben Tinte geschrieben. Auf Seite 80 des Journals betrifft die letzte Eintragung Donnerstag den 12. Januar 1905. Auf der folgenden Seite wird oben undatiert eingetragen, am 8. Januar habe K. den Unterzeichneten zur Rede gestellt, wie er dazu käme, ihn ins Journal zu schreiben, und später bemerkt. Unterzeichneter wolle nur Leute aus dem Brot stoßen usw. Auf der 8. Zeile steht das Datum Freitag den 13. Januar, darauf schließt sich die Eintragung, am Nachmittag des 12. Januar habe K. den Arzt verlangt, er sei auch hingeführt worden, am 13. Januar morgens gerufen und befragt, ob er dem Unterzeichneten nicht mitteilen wolle, was der Arzt gesagt habe. K. habe K. gesagt, Unterzeichneter kümmere sich ja auch nicht um ihn, und andere Redensarten gemacht wie, wenn Unterzeichneter etwas Familienanhänglichkeit besäße, würde er seine Entfernung von Bord nicht in Bremen vorgebracht haben, wenn Unterzeichneter jetzt nach Bremen käme, sollte dort etwas zur Sprache gebracht werden. Dann folgten die schon erwähnten, den Strafantrag enthaltende Worte nebst dem Mitteilungs- und Abschrifterteilungsvermerk.

Die Eintragung des Vorfalles vom 8. Januar ist offenbar und sicher erst zusammen mit derjenigen der Vorfälle vom 12. und 13. Januar 1905 am 13. Januar 1905 erfolgt, also nach den oben entwickelten Gesichtspunkten verspätet. Sie schließt eine Strafverfolgung aus § 96 Seemannsordnung aus. Der Vorfall vom 13. Januar 1905 — vorausgesetzt, daß er bewiesen wäre — enthält, wie das Seemannsamt mit Recht angenommen hat, keine Ungebühr gröblicher Art (cf. § 96 Abs. 2 Seemannsordnung), so daß diesbezüglich eine weitere Beweisaufnahme unnötig ist, vielmehr mangels strafbaren Tatbestands Freisprechung eintreten muß. —

Zwei recht wichtige Belehrungen für Schiffsführer enthält diese Entscheidung: 1) die Feststellung, daß für die Erfüllung der Eintragungspflicht ein Zeitraum von nur 24 Stunden gesetzt ist; 2) daß ein Strafantrag, soll er wirksam sein, nur den Sachverhalt zu schildern, nicht aber die schon häufig vernommene Bemerkung zu enthalten hat, daß sich der Kapitän die Antragstellung bis zur Abmusterung vorbehalten.

Empfehlen wir diese beiden Lehren strenger Berücksichtigung, so gibt uns ein anderer Ausspruch des Gerichts zu einigen Bemerkungen Anlaß. Das Landgericht macht der Vorinstanz, dem Schöffengericht zum Vorwurf, den Sachverhalt ungenügend nachgeprüft und den Antrag des I. Maschinenisten auf richterliche Entscheidung als Berufung im Rechtssinne aufgefaßt zu haben. Nach der Strafprozeßordnung habe das Gericht »nicht über die Aufhebung oder Aufrechterhaltung des Bescheides eines Seemannsamtes zu entscheiden, sondern es hat zu erkennen, wie wenn ein solcher überhaupt nicht erlassen wäre«.

Diese Auffassung, an ihrer Richtigkeit läßt sich wohl schwer rütteln, beleuchtet den vor zwei Jahren hier lebhaft erörterten Mangel eines Berufungsrechtes für Strafantragsteller von einer bisher noch wenig besprochenen Seite. Ist es richtig, daß das ordentliche Gericht sich garnicht um den Bescheid des Seemannsamtes zu kümmern, ihn als »überhaupt nicht erlassen« anzusehen hat, dann müßte auch dem Kapitän das Recht zustehen, Strafanträge vor das Schöffengericht zu bringen, wenn sie schon vorher der Entscheidung des See-



mannsamtes unterstanden haben. Dem Kapitän das Recht einzuräumen, das ordentliche Gericht ohne vorherige Entscheidung des Seemannsamtes in Anspruch zu nehmen, verbietet der § 122 der Seemannsordnung, wenn auch die Frage.

ob die Zuständigkeit des Seemannsamtes ausschließlich als nicht unbestritten geblieben ist. (v. Jonquières, Protokoll der Verhandlungen des XI. Verbandstages Deutscher Seeschiffer-Vereine S. 73).

## Das Leuchfeuer zu Schelenkullen auf der Unterelbe.

In den letzten Jahren ist sehr viel für die Beleuchtung des Elbfahrwassers getan worden, jedenfalls mehr, als von Lotsenkreisen verlangt und erwartet werden konnte, so daß man jetzt sagen kann, daß die Elbe mit zu den bestbeleuchteten Flüssen gehört. Es sind auch nachträglich verschiedene Feuer verändert und praktisch verbessert worden.

Bloß eines der wichtigsten Feuer (Schelenkullen) ist mit seinen Fehlern und Mängeln unberührt geblieben, wenigstens nach Westen hin, dorthin besteht dieses Feuer aus einem großen, festen Sektor, welcher ungefähr zwei Drittel des Fahrwassers bescheinigt, und einem schmalen Blinksektor hart an der Südseite des Fahrwassers. Hier blinkt das Feuer jede Sekunde anstatt alle zwei bis drei Sekunden, so daß es im weiteren Abstände gesehen gar nicht ganz verschwindet und wieder erscheint, sondern wie ein Ankerlicht eines bei unruhiger See zu Anker liegenden kleinen Fahrzeuges erscheinigt, mit dem es bei unsichtiger Nacht auch schon manchmal verwechselt worden ist. Außerdem besteht dieses Feuer an der Nordseite aus einem dunkeln Sektor bis ziemlich unterhalb der Böschmündung und läßt die langen, gefährlichen Staks daselbst ohne Anweisung. Die Folge davon ist gewesen, daß sowohl aufgehende wie abgehende Schiffe auf diese Staks gelaufen sind. Ein praktisch konstruiertes Feuer sollte nie verschwinden, wo noch fahrbares Wasser ist, sondern muß sich verfärben, in diesem Falle rot, sowie sich dieses selbe Feuer nach Osten hin grün verfärben sollte, wenn man den Staks zu nahe kommt.

Um nun ein richtiges Bild davon zu entwerfen, weshalb für dieses Feuer eine Abänderung gewünscht wird, muß ich einen Augenblick auf ein anderes Thema übergreifen, nämlich auf den Nebel. Diesen kann man im allgemeinen in drei Kategorien teilen:

Erstens, allgemeiner Nebel auf dem Wasser und dem Lande. Hier läßt sich weiter nichts tun, als mit einem Schiffe zu ankern und stillzuliegen, bis es heller wird.

Zweitens, häufig hat man dichten Nebel auf dem Wasser und am Lande ist es einigermaßen sichtbar.

Drittens, manchmal ist es auf dem Wasser, wenn bei Nacht zwar sehr dunkel, aber doch so sichtbar, daß man Fahrzeuge und zu Anker liegende Schiffe rechtzeitig sehen kann, um Kollision zu vermeiden, das Land aber in leichten Nebel und Dunst eingehüllt und infolgedessen die Leuchfeuer verschleiert, so daß man erst in bestimmte Nähe des Feuers kommen muß, ehe man eines solchen Feuers ansichtig wird.

Dieses sind solche Nächte, die der Seemann mit einer schwarzen Nacht bezeichnet. Wenn nun bei einer solchen schwarzen Nacht ein Schiff zum Lotsenwechseln bei Brunsbüttel ankommt und ein neuer Lotse kommt an Bord, vom Feuer zu Schelenkullen ist aber noch nichts zu sehen, so kann derselbe trotzdem doch noch nicht gleich zu Anker gehen, sondern muß versuchen, ob brennendes Licht nicht aufzufinden ist.

Die erste Frage des Lotsen ist gewöhnlich dann die: »Wie geht Ihr Kompaß? Ich wünsche mißweisend Ost zum Süden oder Ostsüdost  $\frac{1}{2}$ , Ost zu steuern, in dieser ungefährigen Richtung muß ein Landfeuer sein, wir müssen mal versuchen, ob wir dasselbe entdecken können.« Gewöhnlich entsteht dann die Frage: »Was für eine Art von Feuer ist es?« und die Antwort des Lotsen ist: »Es wird wohl ein festes Feuer sein, da wir uns, um sicher zu gehen, im tiefen Fahrwasser mit festem Sektor aufhalten müssen, bis wir erst festes Besteck haben. Es existiert ein schmaler, südlicher Blinksektor, diesen dürfen

wir aber bei solcher Nacht nicht schon ansteuern, denn wir riskieren dabei, im Falle wir das Feuer nicht früh genug sichten, an der Süd, besonders dem Böschrücken auf Grund zu laufen.« Solches ist schon öfter auf diese Weise passiert. Es wird also langsam weiter gefahren und scharf nach einem Lichte ausgeguckt, bis ein solches gesichtet wird.

Auf die Frage des Kapitäns: »Ist das das Licht, welches wir suchen?« kann dann nur die Antwort des Lotsen sein: »Ich weiß nicht bestimmt, nach der Kursrichtung könnte es wohl Schelenkullen sein.« Plötzlich sieht man, daß es nur ein Ankerlicht ist und tappt weiter, bis schließlich ein etwas höheres Licht zum Vorschein kommt. Nun kalkuliert man: »Da dieses Licht ziemlich hoch erscheint, wollen wir mal etwas rechts oder steuerbord und mal sehen, ob dieses gesichtete Licht blinken wird.« Ist dieses nun der Fall, dann hat man wieder festes Besteck und kann mit Sicherheit weiter fahren.

Wären in solchen Fällen die Sektoren umgekehrt, d. h. der große Sektor blinkend und dadurch kenntlich und der kleine fest, so könnte man dann ja bei dem ersten Insichtkommen des Blinkfeuers steuerbord geben und in den umgeänderten festen Sektor weiter fahren.

Es ist auch schon vorgekommen, daß Schiffe durch irgend einen Umstand mit ihrem Kurs zu nördlich gekommen sind und in den dunkeln Sektor hineingelaufen, ehe das Feuer gesichtet wurde. Die Folge war, daß diese Schiffe dann auf eins der vorerwähnten Staks gerieten. Wäre dieser verdunkelte Sektor nun rot gewesen, so würde das rote Licht doch wahrscheinlich gesichtet worden sein und eine Strandung wäre vermieden werden.

Nun könnte gegen diese Ansicht angeführt werden, daß dieser gerügte südliche Sektor deshalb zum Blinksektor gemacht worden sei und nicht der große, damit die Seelotsen von der Oste heraufkommend gleich in den Blinksektor bis nach der Ablösungsstation hinauffahren könnten. Diese Ausführung kann aber doch nicht stichhaltig sein, denn wenn die Nacht so klar ist, daß dieses Feuer bis nach der Tonne b hinunter scheint, dann könnten verschiedene Leuchfeuer entbehrt werden und ein Schiff würde ebenso sicher geführt werden wie mit diesen Feuern, denn ein Lotse hat seine Landmarken so gut bei Nacht als wie bei Tage.

Außerdem haben die Seelotsen jetzt von der Oste bis nach der Elblotsenstation hinauf sehr schöne Anweisungen, als da sind »das neue Feuer unterhalb der Oste, das neue Feuer auf Balje Watt, das schöne Feuer bei Süsmannshusen und außerdem die elektrische Beleuchtung der Kanalmündung«.

Es genügt doch nicht allein, daß ein Schiff von See tadellos bis nach der Ablösungsstation geführt wird, sondern die Hauptsache ist dann doch, daß es von dort bei einer schlechten Nacht auch weiter bis zu seinem Bestimmungsort gebracht werden kann, und hierbei kommen hauptsächlich praktisch konstruierte Feuer in Betracht.

Von autoritativer Seite, welche sich mit dem Lotsexamen befaßt, wurde die Meinung ausgesprochen, daß erwähntes Feuer (Schelenkullen) auch verstärkt werden müßte, da dasselbe minderwertig wäre gegen andere Feuer auf der Elbe, die sogar nicht soviel in Betracht kämen.

Ich glaube, der Wunsch der Lotsen geht gar nicht nur so weit, für diese würde es schon genügen, wenn das besagte Feuer nur in der erwähnten Weise umgeändert würde.

Ein alter Seemann.

## Die Unglücksfälle der Fischdampfer.

Von F. Meyer, Schiffbau-Ingenieur.

Mit den in Nr. 38 und 39 der »Hansa« von Herrn Ingenieur Ludwig Benjamin gegen meine in Nr. 31 entwickelten Ansichten ausgesprochenen Einwendungen kann ich mich nicht ganz einverstanden erklären. Wenn Herr Benjamin meinen Artikel genau gelesen hätte, hätte er sich manche seiner Einwände sparen können.

Ich habe nicht behauptet, daß »die Unglücksfälle lediglich auf den Umstand zurückzuführen seien, daß die Schiffe zu klein seien im Verhältnis zu den Wellen«. Im Gegenteil, ich habe gesagt, daß ein Boot unter Umständen in demselben Seegang sicher sein wird, in dem ein Fischdampfer untergeht. Sonst hätten ja die Rettungsboote überhaupt keinen Zweck. Für die von mir aufgestellte Erklärung des Untergehens von Fischdampfern kommt es eben, wie ich deutlich glaube gesagt zu haben, auf das unglückliche Verhältnis der Fischdampfergröße zu der Wellengröße und auf die Lage des Wellenbergs zum Fahrzeug an.

Herr Benjamin meint, daß man kleine Torpedoboote nicht zum Vergleich heranziehen solle, aber er sagt nicht, warum er dies nicht für richtig hält. Nach meiner Meinung kann man das in diesem Falle ganz gut tun, weil es Fahrzeuge von ähnlicher Größe, wenn auch von anderer Bauart, sind.

Daß der kleine norwegische Fischdampfer direkt über den Steven gekentert ist, glaube ich allerdings auch nicht und habe ich auch nicht gesagt. Wohl aber kann ich mir vorstellen, daß ein sich seitlich hinten am Schiff bildender Wasserberg von der von mir beobachteten und beschriebenen Art das Schiff tatsächlich aus der stabilen Lage bringen kann, daß es kentert. Für die Augenzeugen kann das so aussehen, als ob die Welle direkt von hinten kommt. Die »Stabilität« des Dampfers braucht darum gar nicht ungenügend zu sein, wenn man unter Stabilität die auf dem Konstruktionstisch schulmäßig berechnete versteht, die sich ja bekanntlich auf horizontale Wasseroberfläche bezieht. Im Seegang macht der Deplazements-Schwerpunkt, der ja den einen Endpunkt des Hebelarms des aufrichtenden bzw. kenternden Moments bildet, sicher ganz andere Wanderungen, als auf dem Papier. Ich sehe also nicht ein, warum man sich aus der Schilderung des Untergehens der »Terje Viken« nicht eine verallgemeinernde Ansicht bilden darf.

Jedenfalls kann, glaube ich, niemand aus meinem Artikel herauslesen, daß ich an ein Kentern der Fischdampfer über den Steven gedacht habe. Daß die schulmäßig bestimmte Stabilität der Fischdampfer genügend ist, war mir bekannt, und habe ich auch in meinem Artikel gesagt.

Daß aber Herr Benjamin meine Theorie dadurch ad absurdum zu führen sucht, daß er sagt, große Frachtdampfer müßten nach derselben noch viel mehr dem Kentern ausgesetzt sein als Fischdampfer, zeigt eben, daß er meinen Artikel nicht genau genug gelesen hat.

Ich bitte auf Seite 369, rechte Spalte, Zeile 7 bis 18 und 19 bis 21 von oben zu lesen.

Ich hätte hier noch hinzufügen können, daß das große Schiff vermöge seines größeren Tiefgangs überhaupt durch die

nur bis zu einer beschränkten Tiefe reichende Wellenbewegung nicht so beeinflusst wird, wie gerade der Fischdampfer, der nicht an den tiefer gelegenen weniger bewegten Wasserschichten eine Stütze findet.

Was Herr Benjamin des Weiteren über die Schwingungen der Schiffe sagt, kann wohl für den vorliegenden Fall nicht zur Anwendung kommen. Denn eine Verstärkung der Schwingungen des Schiffs durch Wellen kann nur eintreten bei ganz regelmäßigen Wellen, deren Periode genau mit der Schiffs-Schlingerperiode übereinstimmt. Die Letztere kann aber bei Fischdampfern unmöglich sehr groß sein. Also dürften die gefährlichen Wellen auch nicht sehr groß und lang sein. Daß aber die Fischdampfer nur bei schwerstem Wetter und hohem, also nicht zu der spezifischen Schwingungsperiode der Schiffe passenden, Seegang untergegangen sind, dafür spricht der Umstand, daß die Unglücksfälle immer geschehen sind, wenn Sturm auf der Nordsee war und daß von sämtlichen untergegangenen Fischdampfern kein Mann mit dem Leben davon gekommen ist. Dazu kommt, daß auf den Fischgründen, wie ich in meinem Artikel gesagt habe, wegen der geringen Wassertiefe gar keine regelmäßigen Wellenzüge zustande kommen können, also ein derartiger Einfluß der Wellen auf die Schwingungen, wie Herr Benjamin meint, nicht vorhanden sein kann.

Herr Benjamin scheint durch Anstellen von Versuchen neue Konstruktionen für Fischdampfer austindig machen zu wollen. Ich glaube, daß das Stabilitäts- und Schwingungs-Problem bereits zur Genüge von Froude, Rankine, Rota, Russo und anderen erforscht ist, daß aber die für die Fischdampfer erforderliche beschränkte Größe stets ein Hindernis für die Anbringung konstruktiver Verbesserungen bilden wird.

Daß das Schanzkleid gefährlich sein kann, gebe ich gerne zu, habe es sogar in meinem Artikel erwähnt, da das Wasser an Deck wahrscheinlich in seiner stabilitätsvermindernden Eigenschaft noch gefährlicher ist, als durch sein bloßes Gewicht. Die Torpedoboote (die ich allerdings eigentlich nicht heranziehen darf) hatten aber kein Schanzkleid und sind doch untergegangen. Außerdem kann man mit demselben Recht sagen, daß ein Schanzkleid dadurch gewissermaßen vorteilhaft ist, daß es den Umfang der Stabilität etwas vergrößert.

Wo Herr Benjamin auf einem Fischdampfer noch Platz für den Schlick'schen Kreisel finden will, ist mir etwas unklar. Außerdem würde wahrscheinlich bei Anbringung dieses Apparates noch mehr Wasser an Deck kommen.

Vorläufig bin ich nach wie vor der Meinung, daß die Fischdampfer-Unglücksfälle nicht durch mangelhafte Konstruktion verursacht sind, sondern dadurch, daß die Schiffe in einen Seegang gerieten, der Fahrzeugen ihrer Größe unbedingt gefährlich werden muß. Weil sie zu weit von schützenden Häfen entfernt waren, bzw. nicht rechtzeitig vor dem herannahenden Unwetter ausgewichen sind, fielen sie der Wut der Elemente zum Opfer. Schutz und Sicherheit dagegen würden nur solche Konstruktionen bieten, die aus anderen Rücksichten unausführbar sind.

Das Beruhigen der Wellen in der Nähe der Schiffe scheint mir dagegen sehr angebracht zu sein.

### Schiffbau.

#### Baufträge.

Die Deutsch-Anstralische Dampfschiffs-Gesellschaft bestellte bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft einen **Frachtdampfer von etwa 6800 T. Tragfähigkeit.**

Die Howaldtswerke, Kiel, erhielten in den letzten Wochen von Kopenhagener Reedereien Aufträge auf **6 Frachtdampfer**, und zwar auf 2 Dampfer von je ca. **4000 Tons** und auf 4 Dampfer von je **2150 Tons**. Die Ablieferung soll im Sommer nächsten Jahres erfolgen.

### Stapelläufe.

Am 26. Oktober lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Firma Bd. Blumenfeld, Hamburg, neu-erbaute Dampfer »**Holone Blumenfeld**« glücklich vom Stapel. Das Schiff hat folgende Abmessungen: 295'  $\times$  40' 6"  $\times$  21' 3". Der Tiefgang beträgt bei einer Tragfähigkeit des Schiffes von mindestens 2600 Tonnen 18' 0" engl. Eine triple-compound-Maschine von ca. 1850—1900 ind. Pf. soll dem Schiff in beladenem Zustand eine Geschwindigkeit von 12 1/2 Knoten in der Stunde geben. Speziell für die Kohlenfahrt zwischen England und Hamburg erbaut, erhält der Dampfer die neuesten Einrichtungen für raschestes Laden und Entlöschten derartiger Kohlenladungen, wofür von der Werft nach den bei früher erbauten Kohlendampfern gemachten Erfahrungen eine Zentral-Wippmaschineneinrichtung von 15 Wippköpfen angeordnet wird, so daß das Schiff in der kurzen Zeit von acht Stunden die vorerwähnte Ladung löschen kann. Die Ablieferung des Schiffes ist in der ersten Hälfte des Dezember d. J. zu erwarten.

Auf der Werft von Stocks & Kolbe in Kiel wurde ein **Kranbagger** für die Wasserbauinspektion Glückstadt zu Wasser gelassen, der bereits nach seinem Bestimmungsort abgegangen ist.

Die flachgehende Motorjolle »**Bremen**« wurde am 29. Okt. für die Bremer Exportfirma Heinrich Franzius abgenommen. Das Fahrzeug, mit 6 Tons Ladung, 50 cm Tiefgang, ist für Venezuela bestimmt und soll auf dem Orinoco und dessen Nebenflüssen fahren. Es ist eine kräftig gebaute Eichenholz-Spitzgattjolle mit Zinkblech beplattet von 10 m Länge und 2,6 m Breite, durch einen kräftigen einfachen Petroleum-Motor und durch die Meißner-Flachbootschraube betrieben.

Am 31. Oktober lief der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei den Howaldtswerken, Kiel, im Bau befindliche Dampfer »**Patagonia**« glücklich vom Stapel. Am 6. September wurde der Kiel für dieses Schiff gestreckt und in der kurzen Zeit von 8 Wochen ist der Bau dieses Schiffes von nahezu 4000 T. bis zum Stapellauf gefördert. Eine bedeutende Leistung! Mitte Dezember soll das Schiff abgeliefert werden, so daß dann die ganze Bauzeit nur 3 1/2 Monate gedauert haben wird. Die »Patagonia« ist der vierte im Auftrage der obigen Gesellschaft binnen Jahresfrist auf den Howaldtswerken zu Wasser gelassene Passagier- und Frachtdampfer. Der Dampfer erhält Einrichtung für 30 Passagiere erster und fünfzig dritter Klasse.

### Probefahrten.

Am 26. Oktober machte der auf den Howaldtswerken für die Kaiserliche Torpedowerkstatt in Friedrichsort erbaute **Torpedoschlepper** seine Abnahmefahrt. Das Fahrzeug erreichte eine Geschwindigkeit von nahezu 12 Knoten. Die Bauausführung gab zu Ausstellungen keine Veranlassung und wurde das Boot ohne weiteres von den Abnahmebeamten abgenommen.

### Maritime Rundschau.

Der Kabeldampfer »**Stephan**« der Norddeutschen Seekabelwerke in Nordenham hat die Legung der zweiten Teilstrecke Shanghai-Yap des Deutsch-Niederländischen Kolonialkabels — dessen erste Teilstrecke Menado-Yap-Guam im April d. J. durch den vorgenannten Dampfer verlegt wurde — glücklich beendet.

In Hamburg ist kürzlich auf dem Torpedoboot »**Seebär**« eine Probe mit dem bekannten, hier früher ausführlich be-

schriebenen Schlickschen Schiffskreisel vorgenommen worden; mit so vorzüglicher Wirkung, daß der Versuch als durchaus gelungen bezeichnet werden darf. In nächster Zeit sollen bei unruhigem Wasser auf der Unterelbe weitere Versuche gemacht werden.

Die Stelle des in etwa 500 Meter mw.  $NzO^{2/3}O$  vom Cuxhavener Fouerturm in 19,5 m Wassertiefe gestrandeten norwegischen Schiffes »**Astrid**« zeigt am hervorragenden Fockmast bei Tage die hamburgische Dienstflagge, bei Nacht ein grünes ringsum sichtbares Feuer; die Charakteristik für ein Schiffsfahrtshindernis im Sinne der Lokalverordnung für die Unterelbe.

In der hamburgischen Tagespresse ist ein Aufruf zur Gründung eines Hamburger Schifferheims für das Personal von Flußschiffen erlassen worden. Das Heim soll den Leuten, die auf ihr Fahrzeug während seines Aufenthaltes in Hamburg angewiesen sind, eine Stätte zum Verweilen und zur Erholung sein.

Der Dampfer »**Minnetonka**« hat am 15. Oktober 7 h p. m. auf 41° 50' N-Br. und 62° 37' W-Lg. eine verlassene Bark angetroffen; der Versuch, das Schiff in Brand zu setzen, war erfolglos.

Am 27. Oktober starb in Wandsbek, wo er sich niedergelassen hatte, Kapitän Becker, der langjährige Vertreter der Hamburg-Amerika Linie in St. Thomas. Mit dem Verstorbenen ist eine Persönlichkeit dahingegangen, ein Mann, ausgestattet mit hervorragender Organisationsgabe und mit dem seltenen Talent, sich eine Stellung und seiner Reederei eine Position im ganzen Westindien zu erwerben, die einzig in ihrer Art ist. Galt er, der ungekrönte »König von St. Thomas«, auch als Autokrat in den Kreisen der Kapitäne und Schiffsoffiziere, so wußten die ihm Näherstehenden doch, daß er ein Mann mit warmem Herzen und wohlwollenden Verständnis für seine Untergebenen war. Nicht aus Furcht vor ihm gingen die Schwarzen in St. Thomas für Kapt. Becker durchs Feuer, sie bewunderten und verehrten ihn. — Sein Andenken wird auch bei uns in Ehren gehalten werden.

Zum nautischen Sachverständigen für Hamburg, an Stelle des verstorbenen Kapt. Ackermann, ist Kapt. Maletzky, seit mehreren Jahren Inspektor der großen Segelschiffsreederei B. Wencke Söhne, ernannt worden.

### Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Kohlenentzündung auf einem Dampfer: Der Reichskommissar beantragt eine Feststellung darüber, aus welchen Zechen die Kohlen stammen und wünscht ihre chemische Untersuchung, da nicht weniger als vier Flensburger Dampfer durch Kohlenentzündung Schaden erlitten und über die Ursache der Unfälle noch zu befinden sei. Der anwesende Vertreter des Kohlensyndikats stellt fest — und damit wiederholt er eine frühere Stellungnahme des Syndikats — daß der Ursprung der in Brand geratenen Kohlen nicht vom Syndikat bekannt gegeben werde. Das Seeamt lehnte darauf den Antrag des Reichskommissars ab und vertagte keinen Spruch bis zur Beendigung der Verhandlungen der Unfälle auf allen vier Dampfern. (Flensburg.) — Strandung eines Dampfers im Fehmarnbelt: Der wachhabende Steuermann hat den Unfall dadurch verursacht, daß er entgegen dem Befehl des Kapitäns einen Kurs steuern ließ, der



statt in den Fehmarnbelt zu führen, das Schiff auf den Sand bei Hillegrøo-Feuerschiff auf Grund setzte. Das Seeamt bringt in seinem Spruch zum Ausdruck, daß der Seeunfall auf grobes Verschulden des Steuermanns Sch. zurückzuführen sei und daß ihm deshalb die *Ausübung des Gewerbes als Schiffer entzogen werde*. (Stettin.) — Tod eines Matrosen durch Überbordfallen: Der Mann hat das Ruder abgelöst als die Wache gewechselt wurde. Als der wachhabende Steuermann 10 Minuten später an Deck kam, fand er das Ruder unbesetzt. Bei der Wachübergabe war weder der Schiffsführer noch der Steuermann an Deck. Nachdem der Reichskommissar den mangelhaften Wachdienst scharf gerügt hatte, stellte das Seeamt fest, daß die Ursache des Unfalls hat nicht ermittelt werden können. Die Versuche, den Mann zu retten, waren isoweit ungenügend, als eine Rettungsboje nicht geworfen ist. Auf das Strengste zu rügen ist, daß *Schiffer und Steuermann nicht die Wache an Deck übergeben haben*. (Emden.)

Über den zulässigen **Tiefgang von Schiffen auf der Trave** liegt eine Bekanntmachung vor. Folgender Tiefgang ist gestattet: 1. Für das Seegatt und im Travemünder Hafen 7,50 Meter, 2. vom Travemünder Hafen aufwärts bis zu den Seehäfen in Lübeck 7 Meter, 3. für den unteren Seehafen und den äußeren Seehafen zu Lübeck, letzteren bis zur Drehbrücke aufwärts, 7 Meter, und 4. für den inneren Seehafen zu Lübeck bis zur Drehbrücke aufwärts 6 Meter. Bei niedrigem Wasserstande entscheiden das Lotsenamt in Travemünde und das Hafenamt in Lübeck über die Zulässigkeit des jeweiligen Tiefganges. Schiffen mit größerem Tiefgang als 6,50 Meter ist die Fahrt zwischen Travemünde und Lübeck bis auf weiteres nur unter Führung eines Staatslotsen gestattet.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 30. Oktober. Die Versammlung beschäftigte sich mit den *Quarantäneverhältnissen in Cuxhaven*, soweit die Quarantäneärzte in Frage kommen. Herr Inspektor Opitz, auf dessen Veranlassung das Thema zur Besprechung gestellt worden war, beklagte an der Hand eines Beispiels (»Preußen« im März d. J.) den Mangel an Entgegenkommen der Ärzte, wenn Schiffe, insbesondere Segler, bei stürmischem Wetter in die Elbe laufen und dann gezwungen sein sollen, genau die Grenzen der Quarantänestation einzubalten. Hat ein Schiff unter widrigen Witterungsverhältnissen diese Grenze »beaufwärts« überschritten, dann dürfe von ihm, mit Rücksicht auf die Gefahr, die ein Drehmanöver birgt, nicht eine Rückkehr zur Station gefordert werden, vielmehr müsse ihm dann entweder das Recht eingeräumt werden, weiter zu gehen und sich einer Revision an anderer Stelle zu unterwerfen oder der Quarantänearzt, dem ein Dampfer zur Verfügung stehe, müsse das Schiff auch noch außerhalb der Quarantänegrenzen visitieren. Diese Anregung sei nicht von dem Wunsch eingegeben, Zeit für die Schiffe zu sparen, sondern sie vor Gefahren behüten zu wollen. Herr Dr. Nocht, der dem Referenten im Prinzip zustimmt und dem Verein rät, seine Wünsche an zuständiger Stelle vorzubringen, bringt u. a. (als Antwort auf eine Anfrage) in Erinnerung, daß auch während der Nacht Passagierdampfer, wenn es durch ihre Reederei vorher beantragt war, visitiert werden. Voraussetzung für eine nächtliche Prüfung der Gesundheitsverhältnisse an Bord sei das Vorhandensein elektrischen Lichtes und eines Schiffsarztes, der alles zur Revision vorbereiten könne. Gegen nächtliche Visiten als Regel spreche auch der Umstand, daß Ärzten, besonders bei schlechtem Wetter, mit Rücksicht auf die Gefahr nicht zugemutet werden könne, das steile Fallreep heraufzuklettern. Nachdem das

Thema noch von anderen Mitgliedern eingehend erörtert worden war, nahm der Verein den folgenden Antrag Opitz an:

»Mit Rücksicht auf die Gefahren, welche bei der jetzigen Handhabung der Quarantäne in Cuxhaven speziell den Segelschiffen erwachsen, scheint es dringend geboten, daß die Fassung des § 6 der Verordnung dahin geändert werde, daß Segelschiffe den Dampfern gleichgestellt werden, und daß außerdem auf dem Wege der Verordnung Vorschriften erlassen werden, welche den Lotsen und den Führern der Schiffe im Falle von Gefahr oder falls die Umstände es erfordern, ein Abweichen von diesen Vorschriften gestatten.«

Hierauf setzte der Verein seine Beratung zur *Neuregelung des Revierlotsenwesens auf der Unterelbe* fort und besprach insbesondere den § 11 der Verordnung. Nach der Auffassung, wie sie ihm gegenüber zu Tage trat, werden durch diesen Paragraphen die bedauerlichen Konkurrenzverhältnisse, die Veranlassung zum Zustandekommen der neuen Verordnung, zwar in veränderter Gestalt, aber in gleicher Heftigkeit wieder auftreten. In der Erwartung, daß die Materie noch nicht in nächster Sitzung von der Bürgerschaft geregelt werde, wurde eine Kommission ernannt, die sich noch weiter mit der Verordnung beschäftigen soll. Mitglieder der Kommission sind die Herren Böger, Dr. Ehlers, Hemicke, Opitz, Polis und Schroedter. Auf Antrag von Herrn Grywasz wird der Verein in nächster Sitzung zu dem Schiffsmeldewesen zwischen Cuxhaven und Hamburg Stellung nehmen. — Nächste Sitzung am 6. November.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 1. November. Die Herren Kapt. Bauer, Benöhr, Prohn, Volkertsen und Voss werden als Mitglieder einer Kommission am 3. November den Versuchen auf der Außenalster beiwohnen, die Herr Korv.-Kapt. Möller mit seiner Rettungsboje auf Anregung des Vereins vornehmen wird. Die Herren Kapt. Bahlke, Bauer, Elson, Jorchau und Siemsen werden zu Mitgliedern einer Kommission ernannt, die sich eingehend mit dem Entwurf für die Lotsenordnung auf der Unterelbe beschäftigen soll. Der Kommissionswahl voraus ging eine lebhafte Aussprache über den Gegenstand, insbesondere über das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven und über die Ausbildung der Lotsen. Ohne daß ein Beschluß zustande kam, wurde als mehrfach geäußelter Wunsch laut, daß das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven auf das allerniedrigste beschränkt werden müsse (siehe S. 511), und als Mittel, um gut ausgebildete und erfahrene Lotsen an Bord zu erhalten, wurden befürwortet: Verlängerung der Anwärterzeit und Gewährung des Ablehnungsrechtes gegenüber dem ersten Lotsen (siehe S. 512). — Nächste Sitzung am 8. November.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 26. Oktober abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 3 Herren als neue Mitglieder aufgenommen. Unter den Eingängen befand sich die von der Seewarte herausgegebene Karte des Nordatlantik für November 1905, auf welcher besonders die Aufstellung der Deviationsbestimmungen dienenden Deckpeilungen zahlreicher Objekte von der Elbe bis Quessant oder Bishop-Rock Interesse erregten. Auf der Tagesordnung stand Drittes und Viertes Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins. Eine besondere Diskussion rief die *Markung der Tieflotlein* hervor und erbieten sich zwei Mitglieder, dem Verein über die Vereinheitlichung der Lotlein praktische Vorschläge auszuarbeiten.

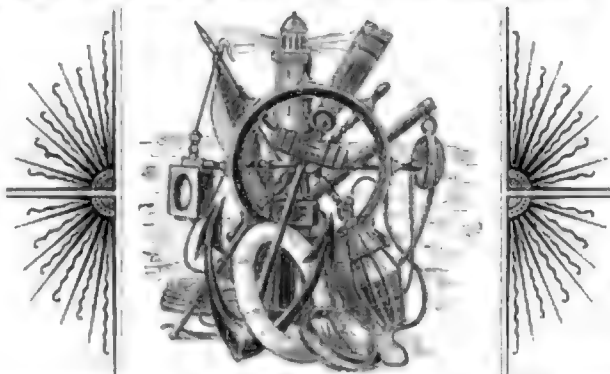
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Aus dem Jahresbericht des Seeschiffer-Vereins „Stettin“.

(Schluß.)

Unsere neue Seemannsordnung, unsere sozialpolitische Gesetzgebung und nicht zu vergessen unsere See-Berufsgenossenschaft-Unfallverhütungsvorschriften geben Stoff genug und bedürfen sehr der Aufklärung, um durch gegenseitigen Meinungsaustausch genaue Kenntnis der Gesetze zu erhalten.

Stettin ist gerade der Ort, wo der neuen Seemannsordnung eine Auslegung gegeben ist, die nur den Kapitän belastet und wo alles getan wird, um die Lasten, die dem Kapitän auferlegt sind, noch schwerer zu machen als nötig ist. Schon dies allein sollte genügen, die aktiven Mitglieder anzuspornen, an den Versammlungen fleißiger teilzunehmen. Es stehen uns keine anderen Mittel zur Verfügung, als durch den Verein oder durch den Verband unsere Klagen höheren Ortes anzubringen und um Abhilfe zu bitten, respektive, wo nötig, zu verlangen.

Seit 30 Jahren werden wir mit Gesetzes-Änderungen und hauptsächlich Neuerungen überschwemmt und wenn man sich die Frage vorlegt: haben dieselben resp., wenn man die Sache von unserem Standpunkt aus betrachtet, uns zum Segen gereicht? so kann man kaum mit Ja antworten. Belastet haben sie nicht allein die Reedereien, sondern auch die Kapitäne. Die Reeder haben die ganzen Anschaffungskosten und nicht zu vergessen die Erneuerungskosten zu tragen, während dem Kapitän die Pflicht auferlegt ist, sich jeden Tag zu vergewissern, ob alles in Ordnung ist.

Es ist hiermit so gekommen, wie ein Mitglied unseres Nautischen Vereins hier vor 25 Jahren mal bei Änderung der Laternen sagte: »Durch die Feuer können wir wohl durchmanövrieren, aber nicht mehr durch die Gesetzesparagrafen.« Schreitet unsere Gesetzes-Neuerung so weiter fort, so bleibt nichts anderes übrig, als daß der Kapitän Jura studieren muß, und dann wird derselbe wohl in den meisten Fällen nicht mehr zur See fahren wollen, denn das Juristenfach ist doch einträglicher, als das der Kapitäne.

Die heutige Knappheit der Steuerleute hier bei uns in der Ostsee ist nicht allein die Folge der 1904er Verordnung, wonach die Fahrzeit für einen Steuermann auf Küstenfahrt nicht für die Schifferprüfung angerechnet wird; nein, es ist eine Folge unserer neuen Gesetzgebung und auch teilweise der Auslegung derselben. Der Fall Hugo—Terra ist noch in guter Erinnerung, ebenso der Fall Pölitz—Blücher. Im ersteren Fall wurden beide Kapitäne zu 6 Monaten Gefängnis, im letzteren der Kapitän von Pölitz zu 1½ Jahren Gefängnis verurteilt. Haben denn diese Leute den Zusammenstoß mit Mutwillen herbeigeführt? Haben denn diese Leute so kraß gegen die Kaiserliche Verordnung verstoßen? Man kann wohl mit Recht Nein sagen. Nun kommt die Gehaltsfrage; wenn bei einem Gehalt von 90—100 Mk., so ungefähr ist das Gehalt des Kapitäns vom Pölitz gewesen, so viel Unannehmlichkeiten mit der Seefahrt verbunden sind, nebenbei mag noch bemerkt werden, daß der Kapitän des Pölitz sein bißchen Vermögen ganz verlor, dann hütet sich jeder junge Mann, das Seefach zu ergreifen. Hiermit erklärt sich auch zum großen Teil die Knappheit der Steuerleute bei uns.

Sorgen wir also selbst für Gesetze, die nicht stets unseren Stand belasten, sondern die uns von den auferlegten Lasten befreien und hierzu beizutragen ist die Pflicht der aktiven Kapitäne, denn nur sie sind in der Lage, die Beschwerden der neuen Gesetzgebung durch die Praxis kennen zu lernen, und somit sind sie allein berufen, womöglich Abhilfe zu schaffen. Dies kann nur geschehen durch Zusammenhalten im Verein und nur hier können wir durch geeignete Maßnahmen uns wehren gegen Gesetze, die keiner der seebefahrenden Personen nützen, sondern nur die Kapitäne resp. die Steuerleute belasten.

In der am 16. Januar abgehaltenen Generalversammlung, die von 39 Mitgliedern und 2 Gästen besucht war, wurde statutenmäßig die Neuwahl des Vorstandes vorgenommen. Es wurden gewählt: Kapitän R. Totte, 1. Vorsitzender; Navigationslehrer H. Fromm, Stellvertreter; Kapitän C. Liebenberg, 1. Schriftführer; Kapitän L. Gehrke, Stellvertreter; Kapitän L. Schramm, Kassierer; Kapitän L. Kopke, Beisitzer; Kapitän G. Neumann, Beisitzer; Kapitän A. Gohrbandt, Beisitzer; Kapitän C. Marx, Beisitzer. Sämtliche Herren nahmen die Wahl dankend an. Wir bedauern den Austritt des Herrn Kapitän Bening und können nicht umhin, von dieser Stelle aus demselben unsern Dank für die so gute und korrekte Leitung des Vereins auszusprechen; ebenso sprechen wir Herrn Kapitän Krüger unsern Dank für seine Mühewaltung aus. Wünschen wollen wir, daß beide Herren, wenn auch nicht zum Vorstand gehörig, uns doch als Mitglieder noch lange erhalten bleiben mögen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 45.

Hamburg, den 11. November.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis. (Fortsetzung). — Grundlagen der großen Havarie insbesondere nach deutschem Recht. — Über die Rechtsprechung des Oberseerats und der Seeräther. — Schiffbau. — Treibende Schifffahrtshindernisse. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Deutsche und englische Sozialpolitik.

Im Deutschen Reich, dem klassischen Boden sozialpolitischer Gesetzgebung, dem Geburts- und Heimatsort der Alters-, Invaliditäts-, Unfall- und Krankenversicherungsgesetze, eine anscheinend unüberbrückbare Kluft zwischen Arbeitgeber und -Nehmer, ein Klassenhaß, täglich von behenden Agitatoren unter dem Beifall der Menge geschürt, in England, der Arbeiter noch vor Jahresfrist ohne jeden staatlichen Schutz, der Seemann noch heute schutzlos gegenüber Folgen aus Unfällen, Krankheit etc. und doch dort zwischen Arbeitgeber und -Nehmer ein Verhältnis, frei von Animosität und Haß, wenn auch kühl und rein geschäftsmännisch. Ist der Mann aus dem Volke nach Wesen, Temperament und Ansprüchen so grundverschieden in den beiden Ländern, daß sich hieraus jener an sich unvereinbare Widerspruch erklären läßt? Diese Frage drängt sich auf. — Natürlich wirkt eine Menge Faktoren zusammen, um das im Einleitungssatz gegenübergestellte Ergebnis zu erzielen; vorzugsweise sind es aber doch zwei. Die politische Unreife des deutschen Arbeiters, der durch die ihm von Agitatoren vorgehaltene Brille in seinem Brotherrn nicht die andere Partei im Arbeitsverhältnis sieht, sondern einen Ausbeuter, einen Todfeind, der zu bekämpfen ist. Der englische Arbeiter, weil er die politischen Kinderschuhe längst ausgezogen hat, weiß ganz genau, daß seine Chiefs und Bosses angestrongter und länger als er zu arbeiten haben

und daß im Interesse des Geschäfts ihr Streben nicht darauf gerichtet sein kann, die Arbeiter zu reizen und zu schädigen. Wesentlicher als diese unterschiedliche Auffassung über Treiben und Tun ihrer Brotherrn von den Arbeitern beider Länder, ist für den bedauerlichen Interessengegensatz, wie er bei uns vorherrscht, unsere soviel gerühmte sozialpolitische Gesetzgebung verantwortlich zu machen. Dem englischen Arbeitgeber ist es viel leichter, sich einen zuverlässigen Stamm zufriedener Arbeiter zu schaffen als seinem deutschen Kollegen. Irgend eine kleine Wohlfahrtseinrichtung als Lockmittel und die Arbeiter halten zu ihm, bleiben bei seiner Fahne trotz aller Überredungskünste der dort geschickter als bei uns arbeitenden Agitatoren. Es zeugt für ihren nüchternen Verstand, wenn sie so handeln, denn auf sich allein oder auf die Trade Unions angewiesen, stehen sie und ihre Familie schutz- und mittellos bei Unglücksfällen da. Anders der deutsche Arbeiter mit den zahlreichen zu seinem und seiner Familie Wohl vom Staat geschaffenen Schutzgesetzen. Wer sich unter deutschen Arbeitgebern einen Stamm zuverlässiger Kräfte schaffen will, muß schon ein ganz besonderes Lockmittel vorzeigen können, müßte sehr tief in die Tasche langen, meistens zu tief, um weiter bestehen zu können. Das vermögen nur sehr wenige, weil der deutsche Arbeitgeber eben durch die sozialpolitische Gesetzgebung, durch die den Arbeitern eingeräumten Schutzrechte außerordentlich stark belastet wird. —



Anlaß zu diesen Ausführungen gab uns ein Bericht der bekannten, hier schon oft erwähnten englischen Shipping Federation. Sie teilt mit, daß seit 1892, dem Gründungsjahr ihrer Unfallkasse, 101 182 £ an verunglückte britische Seeleute (als Mitglieder der Federation) gezahlt worden sind. Die englische Fachpresse überschlägt sich förmlich in Lobeserhebungen, ist aber dabei nüchtern und wahrheitsliebend genug, um anzuerkennen, daß sich die Shipping Federation nur durch diese Großmut ihre Monopolstellung sichern und Streiks von ihrer Schwelle bannen konnte. Gewiß, es ist eine bedeutende Summe, die hier freiwillig von englischen Reedern innerhalb 13 Jahren an englische Seeleute gezahlt worden ist. Sehen wir uns aber die Leistungen der deutschen Reeder in derselben Zeit an und zwar allein diejenigen an Unfallrenten und Entschädigungen, dann schrumpft die Bedeutung der englischen Leistungen erheblich zusammen. Nach dem letzten Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft sind allein im Jahre 1904 nicht weniger als Mk. 855 454 an Unfallentschädigungen bezahlt worden! Das ist schon mehr als ein Drittel der englischen in 13 Jahren entrichteten Summe! Seit 1888, seit ihrem Bestehen, hat dagegen die See-Berufsgenossenschaft Mk. 6 726 975,11 aus den Taschen deutscher Reeder deutschen Seeleuten an Unfallentschädigungen hergegeben! Und die Seeunfall-Versicherung ist nur ein Teil unserer deutschen sozialpolitischen Gesetzgebung, deren Lasten im Interesse deutscher Schiffsleute von deutschen Reedern zu tragen sind — von denselben Reedern, die tagtäglich als Ausbeuter, Aussauger und Todfeinde seemännischer Arbeiter von deren Presse verschrien werden. —

#### **Die Reformbedürftigkeit des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen,**

ist sie schon durch die Forderung nach Unterschrift und Genehmigung der Aussagen vor Seeämtern von neuem erwiesen worden, soll sich auch, wie uns ein Kapitän schreibt, insofern geltend machen, als es an Bestimmungen fehle, von der Entziehung der Gewerbebefugnis gegenüber solchen Kapitänen und Schiffsoffizieren Gebrauch zu machen, die, ohne einen Unfall direkt verschuldet zu haben, an ihm beteiligt waren und dabei gezeigt haben, daß sie notorisch unfähig zur Ausübung ihres Berufes sind. Als Beispiel wird insbesondere der Fall »Louisa« herangezogen, wo der Mangel jeglicher gesetzlicher Handhabe zur Katastrophe werden und den Stand der Kapitäne und Offiziere mehr schädigen könne, als wenn wirklich einmal ein Unschuldiger getroffen werde. In einem neuen Gesetz, dessen Erscheinen sehnlichst von allen Kapitänen und Schiffsoffizieren erwartet werde, müsse eine Patententziehung gegenüber notorischen Trunkenbolden, sowie Personen

mit starken moralischen Defekten etc. Platz greifen können auch ohne den Nachweis, daß ein Unfall oder seine Folgen durch ihr Verschulden verursacht worden sei. — — Eine derartige Anregung wird ja nicht zum ersten Male gegeben. So oft es aber bisher geschah — im Februar 1903 durch Herrn Geh. Rat v. Jonquières auf dem Nautischen Vereinstag, das andere Mal hier auf S. 225, Jahrgang 1904 — eingegangen ist Niemand darauf. Mag das Gebiet auch schwierig sein, betreten muß es aber einmal werden, wenn nicht eher, dann doch sehr wahrscheinlich nach Erscheinen des Entwurfs zu einem neuen Gesetz. Sind in der Praxis doch schon Fälle vorgekommen, wo sich der Mangel einer gesetzlichen Handhabe recht unangenehm fühlbar gemacht hat. — Wer zu dieser Frage Stellung nehmen will, es wäre erwünscht, wenn es geschähe, möge sich vergegenwärtigen, daß die Patententziehung auf dem Rechte der Gewerbeordnung beruht und daß bei der Zurücknahme von gewerblichen Konzessionen im allgemeinen als Regel gilt, jemandem, der einer Konzession zur Ausübung des Gewerbes bedarf, ihre Voraussetzungen aber nicht mehr erfüllt, die Gewerbebefugnis zu nehmen, ohne daß es des Nachweises eines bestimmten Verschuldens in einem bestimmten Falle bedarf. Es genügt vielmehr, wie Herr Geh. Rat v. Jonquières am 24. Februar 1903 sagte, daß der Betreffende sich durch Tatsachen als unfähig erweist, das Gewerbe auszuüben. Nun stehen wir selbstverständlich auf dem Standpunkt, daß eine Patententziehung nur gelegentlich einer Untersuchung über einen Unfall Platz greifen dürfe, und nicht etwa, weil dem zuständigen Seeamt mitgeteilt wird, daß dieser oder jener Kapitän bzw. Schiffsoffizier Handlungen begangen habe, die im Zweifel lassen, ob er sich noch ferner zur Ausübung seines Berufes eigne. Damit würden unhaltbare Verhältnisse geschaffen und der Denunziation wäre Tür und Tor geöffnet. Dem Recht der Gewerbeordnung würde es allerdings nicht widersprechen, auch ohne vorausgegangenen Seeunfall die Gewerbeentziehung eintreten zu lassen. Aber, wie gesagt, diese Eventualität scheidet aus, wird auch wohl von Niemandem in Schiffsverkehrskreisen ernstlich unterstützt werden. Etwas anderes ist die hier gegebene Anregung, welche das Vorhandensein eines Unfalls voraussetzt. Jedoch auch ihr muß mit Vorsicht begegnet werden. Ist doch der Begriff »Unfähigkeit«, wie sie hier als Voraussetzung zur Patententziehung in Frage kommt, zu dehnbar, als daß er nicht in einer Weise ausgelegt werden könnte, die in weiten Kreisen auf Widerstand stoßen würde. Weil es so ist, halten wir eine Aussprache für sehr erwünscht. Darüber dürfen wir uns nicht täuschen, wird von einem neuen Gesetz, wozu wir berechtigt sind, erwartet, daß es sich die mit dem alten Gesetz erworbenen

Erfahrungen zu nutze mache, Unnötiges entferne und den modernen Bedürfnissen nach Möglichkeit Rechnung trage, dann müssen wir auch mit einer Bestimmung rechnen, deren Fehlen wiederholt als Mangel empfunden worden ist, wenn sie auch, wie die besprochene, die Eigenschaft hat, die Befugnisse der Seeämter wesentlich zu erweitern. — Ein weiterer Punkt, über ihn fehlt es gegenwärtig auch an der wünschenswerten Klarheit, mag, da er auch unter der Flagge der Überschrift dieser Ausführungen segeln darf, gleich mitbesprochen werden. Es handelt sich um eine Auslegung des § 22 des Gesetzes, soweit er sich auf das dem Schiffer und Steuermann eingeräumte Recht zur Bedienung eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bezieht. Der Paragraph spricht in seiner Einleitung, die auf seinen ganzen weiteren Inhalt Bezug hat, vom »Schiffer und Steuermann des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet«. Diesen Personen verleiht er das Recht, sich einen Beistand zur öffentlichen Verhandlung zu nehmen. Später, im Jahre 1878, sind durch Gesetz, betr. den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen vom 11. Juni 1878, noch die Maschinisten mit gleichen Pflichten und Rechten wie die Steuerleute hinzugekommen. Eine Kategorie von Schiffsfunktionären, die Lotsen, fehlen bisher, trotzdem sie recht oft in die Lage kommen, ihre navigatorischen Maßnahmen vor deutschen Seeämtern klarlegen zu müssen. Nach § 26 darf ihnen das Schiffer- und Steuermannspatent, ihren Besitz vorausgesetzt, entzogen werden. Denn dort ist generell von einem »deutschen Schiffer und Steuermann« die Rede; das Recht, sich eines Beistandes zu bedienen, ist ihnen aber nicht ausdrücklich im Gesetz zugestanden. Deshalb bewegte sich das Seeamt zu Hamburg auch auf dem Boden des Gesetzes, als es einem Lotsen das Recht, einen Beistand zu nehmen, nicht einräumte. Mit Rücksicht auf die Tragweite des Vorfalles mag er hier kurz geschildert werden:

»Rechtsanwalt Kämpel stellt den Antrag:

»Ich als Beistand für den Lotsen St. zuzulassen und bittet, über diesen Antrag besonders beschließen zu wollen.« Nach § 22 des Seeunfallgesetzes können der Schiffer und der Steuermann des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, sich eines rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen. Es sei nun die regelmäßige Praxis des Seeamtes und des Oberseeamtes gewesen, einen Lotsen den Beistand zu gestatten, gegen den eine Patententziehung in Frage kommen könnte. Mit der Patententziehung habe aber die Zulassung des Beistandes gar nichts zu tun und die Notwendigkeit, dem Lotsen ohne Rücksicht auf sein etwaiges Befähigungszeugnis einen Beistand zu gewähren, ergibt sich schon aus § 4 des Gesetzes, nach welchem Handlungen

oder Unterlassungen der zur Handhabung der Sache bestellten Personen zum Gegenstand der Untersuchung gemacht werden müssen, den Lotsen also ohne Unterschied Gelegenheit gegeben werden müsse, im ganzen Umfange ihre Interessen bei der Untersuchung wahrzunehmen. Würde nun nach dem Wortlaute des bestimmten Gesetzes der Antrag zurückgewiesen werden müssen, so könne gerade der vorliegende Fall bei einer zu erwartenden Revision des Gesetzes von Bedeutung werden. Das Seeamt verkündet nach längerer Beratung, daß der Lotse St. die Zulassung eines Beistandes nicht fordern könne, ebensowenig wie das Gesetz den Schiffen und Steuerleuten ausländischer Schiffe einen Beistand gestatte, daß aber das Seeamt gleichwohl bereit sei, den Beistand zu hören, wie es das schon gegenüber dem Beistande des russischen Steuermannes getan habe.

Gegen die Logik des Kämpel'schen Standpunktes läßt sich nichts einwenden, dem Buchstaben des Gesetzes entspricht er aber nicht, und das Seeamt war, soweit sich seine Kundgebung auf die Lotsen bezog, nach unserem Dafürhalten im Rechte. Anders denken wir über seine Auffassung gegenüber Schiffen und Steuerleuten ausländischer Schiffe. Wir finden tatsächlich keinen Paragraphen, auf den sich das Seeamt stützen könnte, dagegen sind die §§ 1, 2 ad 2, 4 ad 1 und ganz besonders der schon zitierte § 22 so gehalten, daß sich ein Unterschied in der Behandlung, in Rechten und Pflichten zwischen deutschen und ausländischen Schiffsfunktionären nicht finden läßt. Erst der § 26 spricht ausdrücklich vom deutschen Schiffer und Steuermann, aber doch auch nur deshalb, weil hier dem Reichskommissar und Seeamt Rechte eingeräumt werden, die ihnen als deutschen Organen auch nur gegenüber deutschen Reichsangehörigen zustehen können. Ist es anders, wir lassen uns belehren, das letzte Wort soll hiermit zu dieser Angelegenheit nicht gesprochen sein. Welchen Standpunkt man aber auch einnehmen mag, Berücksichtigung erfordert auch diese Streitfrage bei einer Revision des Gesetzes.

#### Für ein Feuerschiff bei den Westertillsänden,

wies die hamburgische Bürgerschaft bei Genehmigung der Auslegung eines Feuerschiffes nördlich von Norderney beantragt hatte, ist der hamburgische Senat nicht zu haben. Diese Auffassung gibt er der Bürgerschaft durch eine Mitteilung bekannt. Wird die Nützlichkeit eines Feuerschiffes in der Nähe der steilen Sände auch nicht in Abrede gestellt, so sprechen gegen die dringende Notwendigkeit seiner Auslegung folgende Gründe: Eine Feststellung des Bestecks durch Loten, die nicht so schwierig sei, wie sie angegeben werde, lasse sich durch die mit dem Fahrwasser vertrauten,

seit Borkumriff zur Verfügung stehenden Elblotsen bewerkstelligen; durch Auslegung des Norderney-Feuerschiffes werde sich der Kurs auf dem Wege Elbe I—Borkumriffschiff leichter kontrollieren lassen, als es unter den gegenwärtigen Verhältnissen der Fall ist; die Anschaffungs- und Unterhaltungsausgaben eines Feuerschiffes bei der Westertill, die vom hamburgischen Staat allein getragen werden müßten, würden sehr beträchtlich sein, da es sich, ebenso wie bei Norderney, um ein Dampffahrzeug handeln müßte, auch wäre, wegen Mangel an entsprechendem Ersatz, ein Reservofeuerschiff zu bauen. — Mit Recht geht die Senatsmitteilung davon aus, daß das Feuerschiff hauptsächlich bei unsichtigem Wetter seinen Zweck erfüllen soll, daß es also weniger darauf ankommt, die gefährliche Untiefe dem Auge als dem Ohr bemerkbar zu machen.

Nicht ein weit sichtbares Feuer, sondern ein starkes Nebelsignal wird gewünscht. Ganz die Auffassung seemännischer Kreise, die bekanntlich schon vor fünf Jahren durch den hamburgischen Seeschifferverein die Auslegung eines Feuerschiffes mit starkem Nebelsignalapparaten bei den Westertillsänden in einer Eingabe an die Deputation für Handel und Schifffahrt befürwortet haben. — Nach dem (nicht unbegreiflichen) Standpunkt, den der Senat eingenommen hat, ist an ein Feuerschiff bei der Westertill wohl kaum mehr zu denken, ein Nebelschallsignal würde aber nach wie vor von großem Vorteil sein. — Wie wäre es nun, wenn die Westertillboje zu einer Glocken- oder zu einer Heulboje umgeändert würde? In diesem Wunsch liegt zwar viel Resignation, immerhin, seine Erfüllung würde gewiß frohlich in Seemannskreisen begrüßt werden.

## Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis.

Nachdruck verboten.

Von Kapt. E. M.

(Fortsetzung.)

Wird das Instrument in einem Ruderboot an Land gebracht oder zu Fuß transportiert, so sollte es, nachdem der Arretierhebel der cardanischen Aufhängung festgestellt ist, in seinen gepolsterten Überkasten gesetzt und an dem, an demselben befestigten Lederstrop frei in der Hand so gehalten werden, daß Erschütterungen möglichst vermieden werden und das Zifferblatt in horizontaler Lage verbleibt, weil sonst leicht eine Störung des ganzen Mechanismus eintritt. Vor allen Dingen ist auch darauf zu achten, daß *pendelnde Bewegungen und horizontale Drehungen* nicht vorkommen. Durch letztere kann die Schwingungsweite der Unruhe verändert werden und ein Überspringen eintreten, was zur Folge haben kann, daß der Auslösungszahn bei jeder Schwingung nicht ein-, sondern zweimal an der Hemmungsfeder vorübergeht und der Sekundenzeiger alsdann nicht einen, sondern zwei Sprünge macht. Da dieser Vorgang sich bei der einmal in das Überspringen geratenen Unruhe leicht wiederholen kann, ist einerseits eine erhebliche Abweichung des Standes des Chronometers, andererseits eine Änderung in der Elastizität der Stahlfeder und event. sogar ein Brechen derselben sehr leicht möglich. Ferner kann eine Drehung im horizontalen Sinne eine Verringerung der Schwingungsweite bewirken und das Chronometer infolgedessen stehen bleiben. In dem von dem Reichs-Marineamt herausgegebenen Lehrbuch der Navigation wird daher empfohlen, ein Chronometer *nie in kürzerer Zeit als zehn Sekunden zu drehen*.

Eine weitere Ursache der Gangstörungen ist in der meistens allmählich eintretenden *Änderung der Konsistenz des Öls* zu suchen. Die Ölfrage

ist ein Schmerzenskind der Chronometerfabrikanten, das häufig große Sorgen bereitet, um so mehr, als die durch mangelhafte Beschaffenheit des Öls eintretenden Gangstörungen mitunter das Erkennen anderer Eigentümlichkeiten des Instruments erschweren. Im allgemeinen ist erfahrungsgemäß festgestellt, daß selbst das beste Öl nicht länger als drei Jahre seine gute Beschaffenheit behält und ist es daher dringend notwendig, jedes Chronometer mindestens alle drei Jahre reinigen und frisch einölen zu lassen. In der Regel wird selbst bei sehr guter Qualität des Öls mit der Zeit eine Verdickung eintreten, wodurch eine Vergrößerung des Reibungswiderstandes und Verkleinerung der Schwingungsamplitude der Unruhe eintritt, was sich durch Acceleration des Ganges bemerkbar macht.

Endlich ist noch die allgemein bekannte Tatsache zu erwähnen, daß jedes gute, *neue* Chronometer, dessen Spiralfeder einen genügenden Härtegrad besitzt, mehr oder weniger stark zur Acceleration neigt. Man erklärt sich dieses in erster Linie dadurch, daß im Laufe der Zeit molekulare Veränderungen in dem Material der Spiralfeder stattfinden, weil die durch das Biegen mit der Zange hervorgerufenen starken Spannungen erst allmählich wieder abnehmen. In weichen Spiralfedern geht der Ausgleich der vorhandenen Spannung schneller vor sich, woraus sich die Schlußfolgerung ableiten läßt, daß, falls ein neues Chronometer anfangs nicht acceleriert, in der Regel die Feder zu weich ist und das Instrument sich wahrscheinlich als unzuverlässig erweisen wird. Aus diesem Grunde werden *gute* neue Chronometer nur selten in den Handel gebracht, sondern es wird meistens in den Laboratorien der Fabrikanten der Ausgleich der Spannung abgewartet.



Gänzlich anderer Natur sind Störungen des Ganges, die durch Veränderungen der Molekularstruktur der Metalle der einzelnen Teile des Chronometers, insbesondere der Spirale und Unruhe, die einerseits durch plötzliche Temperaturänderungen oder starke mechanische Erschütterungen, andererseits durch die sich im Laufe der Zeit bemerkbar machende Wirkung der schwingenden Bewegung

des Gangordners auf die Lagerung der Massenteile eintreten. Die Feststellung sowohl wie Vorausberechnung der aus diesen Quellen kommenden Gangstörungen ist in der Bordpraxis unmöglich, man kann sich daher nur darauf beschränken, dieselben durch sachgemäße Behandlung des Instruments auf ein Minimum zu reduzieren.

### III. Aufstellung an Bord.

In den vorhergegangenen Ausführungen sind eine Reihe von Ursachen geschildert, die einen mehr oder weniger gangstörenden Einfluß auf das Chronometer auszuüben vermögen. Mit Ausnahme der Wirkung der Temperaturänderungen sind diese Ursachen jedoch derartiger Natur, daß eine Vorausberechnung der daraus resultierenden Gangänderungen unmöglich ist und dem praktischen Navigateur daher nichts anderes übrig bleibt, als das Instrument durch sachgemäße Aufstellung und vernünftige Behandlung nach Möglichkeit gegen dieselben zu schützen. In erster Linie ist es von allergrößter Wichtigkeit, einen geeigneten Platz für den Chronometerkasten an Bord ausfindig zu machen, der einerseits möglichst frei von starken Erschütterungen, andererseits genügend weit entfernt von dem oberen Teil vertikaler Eisenmassen oder sonstigen Gegenständen ist, die einen magnetischen Einfluß auf die Stahlteile des Uhrwerks ausüben und dasselbe ruinieren könnten. Aus diesem Grunde sollten Chronometer niemals im Achterende eines Schraubendampfers, in der Nähe von Dampfwinden oder unter einem Deck verstaут werden, über das schwere Gegenstände, Ballen oder dergl. gerollt werden. Ferner sind dieselben von eisernen Bordwänden oder Schotten, Stützen, Masten, Schornsteinen, Rudermaschinen, Dynamos, Kompensationsmagneten, elektrischen Leitungen etc. möglichst entfernt zu halten. Ganz besonders gefährlich sind Dynamos, und sollte daher die Entfernung von diesen mindestens 50—60 Fuß betragen. Die Erfahrung hat gelehrt, daß es in vielen Fällen gänzlich unmöglich ist, Teile des Gangordners, die infolge der vorerwähnten Einflüsse permanenten Magnetismus angenommen haben, später wieder zu entmagnetisieren; es ist daher meistens notwendig, solche Teile neu zu ersetzen, was naturgemäß sehr viel Zeit erfordert und häufig die mit recht unangenehmen Unkosten verknüpfte Notwendigkeit aufdrängt, ein anderes Chronometer an Bord zu nehmen.\*) Man hat seit einiger Zeit versucht, die aus Stahl herzustellenden Teile der Spirale und Unruhe aus Metallen und Legierungen anzufertigen, die entweder gar nicht

oder nur in sehr geringem Maße permanenten Magnetismus annehmen können. Für die Spirale wird angeblich mit gutem Erfolge Gold oder *Palladium*, für die Unruhe Palladiumlegierung oder *Nickelstahl* angewendet. Zugunsten der Verwendung der vorgenannten Metalle und Legierungen spricht außerdem die Tatsache, daß dieselben weniger leicht als Stahl durch Rost angegriffen werden. Im allgemeinen sind jedoch mit Spiralen aus Palladium und Unruhen aus Nickelstahl wohl noch nicht genügend Erfahrungen gesammelt, um ein abschließendes Urteil daraus ableiten zu können.

Die meisten modernen Dampfer haben auf oder unmittelbar unter der Kommandobrücke ein Kartenhaus, und ist dieses schon aus Bequemlichkeitsrücksichten der geeignetste Ort zur Aufbewahrung der Chronometer. Leider sind diese Kartenhäuser nicht immer, wie es schon aus Rücksichtnahme auf die Kompassse wünschenswert wäre, aus Teakholz angefertigt und wird man sich daher mit der Nähe der Eisenwände wohl oder übel abfinden und den Chronometerkasten möglichst in der Höhe der neutralen Zone anbringen müssen. In vielen Fällen grenzt das Kartenzimmer unmittelbar an das Ruderhaus, das häufig außer der Rudermaschine noch diverse andere, für die Chronometer höchst gefährliche Gegenstände, wie die Kompensationsmagnete der Steuorkompassse eiserne Kuhfüße etc. enthält; es würde daher unter allen Umständen grundverkehrt sein, die Chronometer gegen die an das Ruderhaus angrenzende Wand zu plazieren. Ferner ist es wünschenswert, daß die Dampfheizung, die dazu gehörenden Rohre, und sämtliche elektrische Leitungen für Beleuchtung oder andere Zwecke möglichst weit entfernt bleiben. Letztere sind zwar in der Regel mit Rückleitungen versehen und derartig isoliert, daß eine Induktion praktisch ausgeschlossen erscheint; trotzdem ist diese Vorsichtsmaßregel nach dem altbewährten Grundsatz: »Vorbeugen ist besser als kurieren!« empfehlenswert. Schließlich ist noch eine sehr wichtige Maßnahme zu erwähnen, die merkwürdigerweise häufig unterlassen wird, nämlich: eine gründliche Revision der etwa in der Nähe des Chronometerkastens befindlichen Schiebläden oder Spinde. Dieselben enthalten mitunter alle möglichen Dinge, wie Reservekompassrosen, Kompensationsmagnete, Bootskompassse etc.,

\*) In New York betreibt die Firma Mathey Bros. die Entmagnetisierung von Uhren berufsmäßig mittels einer dynamoelektrischen Maschine und soll mit diesem Verfahren recht gute Erfolge erzielt haben.

deren Nachbarschaft sich kein Chronometer auf die Dauer ungestraft gefallen läßt. Bei dieser Gelegenheit dürfte es noch von Interesse sein, auf einen Fehler aufmerksam zu machen, der vielfach von nichtsahnenden Quartermeistern dadurch begangen

wird, daß sie die im Hafen herausgenommenen Kompassse im Kartenzimmer in unmittelbarer Nähe des Chronometerkastens verstauen. So etwas ist natürlich grober Unfug, der keinesfalls geduldet werden sollte.  
(Fortsetzung folgt.)

## Grundlagen der großen Havarie insbesondere nach deutschem Recht.

Vortrag gehalten im Nautischen Verein zu Bremen am 19. Okt. 1905 von Dispacheur Dr. jur. E. Prosch, Bremen.

Wenn man die einzelnen Unfälle, Havarien, die die Schiffe auf ihren Reisen erleiden, hinsichtlich ihrer Entstehungsursache näher ins Auge faßt, so erkennt man einen merklichen Unterschied. Prüft man nämlich in den verschiedenen Fällen, was denn jedesmal die Veranlassung zu den Schäden und Nachteilen, die das Schiff trafen, gewesen ist, so findet man auf der einen Seite Beschädigungen, die Wind und Wetter, See und Sturm dem Schiffe zufügten, daß der auf See waltende unberechenbare Zufall Veranlassung zu der Beschädigung gab, während es sich auf der anderen Seite um Schäden und Nachteile handelt, die vorsätzlich dem Schiffe zugefügt, um Kosten und Aufwendungen, die absichtlich gemacht wurden, um das Schiff mit seinem Inhalt aus einer Gefahr zu erretten, wobei man sich unter Umständen nicht nur auf das Schiff allein beschränkte, sondern auch über Ladungsteile verfügte. Dieser Unterschied, den wir soeben hinsichtlich des Entstehungsgrundes der Havarien festgestellt haben, wird auch in der Praxis gemacht, derart, daß der durch Zufall, durch Wind, Wetter und See dem Schiffe zugefügte Schaden, als sog. besondere oder partikuläre Havarie den Eigentümer trifft, der sich seinerseits natürlich durch Versicherung decken kann — während alle Schäden, die zur Errettung des Schiffes und seiner Ladung aus gemeinsamer Gefahr dem Schiffe oder der Ladung zugefügt, und alle Aufwendungen, die zu diesem Zwecke gemacht werden, als Fälle sog. »großer Havarie« nach besonderen Rechtsgrundsätzen zum Ersatze gelangen. Zunächst werden sich wohl die Fragen uns aufdrängen: Wer hat denn für jene absichtlich zugefügten Schäden zu haften, wer für die Aufopferungen einzustehen? Wer befindet überhaupt über die vorzunehmenden Maßregeln? Wer gibt den Ausschlag, wenn es sich um Beschädigungen des Schiffes, wer den, wenn es sich um Ladungsofferung handelt? Als Antwort gilt zunächst: Der Schiffer ist der allgemeine Vertreter aller im Schiffe vereinigten Interessen. Er ist verpflichtet, das Interesse eines Jeden zu wahren, und, falls es sich um die Wahrung der Gesamtinteressen handelt, auch über das des Einzelnen zu verfügen. Diese Verpflichtung tritt in besonderem Maße eben bei Vorliegen von Seegefahren in die Erscheinung und verlangt von dem Schiffer, daß er die zur Abwendung der Gefahren nötigen Maßregeln treffe, und diejenigen wähle, welche für alle Beteiligten mit dem geringsten Nachteile verbunden sind.

Ist nun im gemeinsamen Interesse ein Einzelinteresse geopfert worden, ist z. B. aus einem Schiff ein Teil der übergegangenen Ladung geworfen worden, um es wieder aufzurichten und nicht sinken zu lassen, so erscheint es selbstverständlich, daß der Einzelne, dessen Gut dem gemeinsamen Interesse geopfert worden ist, einen Anspruch auf Ausgleich gegen die Gesamtheit erwirbt.

Es entspricht darum nur dem Rechtsbewußtsein, wenn im Seerecht die durch die Gewalt der Elemente, unabhängig von dem Willen und Handeln der Menschen verursachten Schäden als sogenannte »Particularhavarie« von den unmittelbar Betroffenen getragen werden, während absichtlich im allgemeinen Interesse verursachte Beschädigungen von Schiff und Ladung, oder sonstige Rettungsaufwendungen nicht den Eigentümer bzw. Reeder treffen, sondern von allen denen gemeinsam

getragen werden, in deren Interesse die Opfer gebracht sind. Solche Opferhandlungen und Rettungsmaßnahmen mit nachfolgendem Ausgleich unter der Interessengemeinschaft werden als Fälle der »großen Havarie«, »großen Havarie«, »Havarie-Grosse« angesehen. Die Urkunde über eine solche Havarieverteilung ist die »Dispache«, ihre Aufmachung wird »Dispachierung« genannt.

Dieser Grundsatz, daß die Gemeinschaft derer, die an der glücklichen Vollendung der Reise eines Schiffes interessiert sind, auch die zur Errettung dieses Schiffes gemachten Aufwendungen zu tragen haben, ist, man kann wohl sagen, so alt wie die Handelsseefahrt selbst. Schon die Phönizier solles nach diesem Grundsatz verfahren haben, auf der Insel Rhodes war das Prinzip in Übung und das Römische Recht hat die Rhodischen Bestimmungen übernommen und nach seiner Auffassung ausgelegt, unter der allgemeinen Bezeichnung »ac legem Rhodiam de jactu«, zu deutsch: »Bemerkungen zum Rhodischen Gesetz über den Seewurf«: denn der Seewurf war bei der damaligen Art der Schifffahrtsausübung wohl der meist angewendete Rettungsakt. Den weiteren Verlauf der Rechtsentwicklung will ich hier nicht schildern, nicht den des römischen und nicht den des selbständig von ihm anderwärts entstandenen Havarie-Grosse-Rechts; die Tendenz ist jedenfalls überall dieselbe gewesen. Selbstverständlich hat das bei den einzelnen seefahrenden Staaten in Übung getretene Havarie-Grosse-Recht überall mit der Entwicklung der Kultur und des Seeverkehrs fortschreitend Umänderungen und Erweiterungen erfahren, bis es sich jetzt so darstellt, wie wir es bei den einzelnen Staaten in Geltung sehen.

Außer der schon betonten inneren Berechtigung des Prinzips der großen Havarie, die ja auch schon aus der jahrtausendlangen und allgemeinen Ausübung desselben zu schließen ist, hat sein Bestehen aber auch eine überaus praktische Bedeutung. Würden die zur Errettung des Schiffes gebrachten Opfer nicht von der Gemeinschaft getragen, sondern fielen sie nur dem jeweilig davon Betroffenen zur Last, so würde der Reeder wohl der am meisten Geschädigte bei allen diesen Rettungsmaßregeln sein, denn außer bei Seewurf der Ladung oder Beschädigung derselben bei Löschung eines Feuers im Schiff würde er wohl in den meisten Fällen den Hauptschaden zu tragen haben. Die Folge davon würde sein, daß der Schiffer gar oft im Interesse des Reeders mit seinem Rettungswerk zögern würde, zögern so lange, bis es dann oft zu spät geworden wäre. Es würde darum die Abschaffung der großen Havarie eine Gefährdung der Schifffahrt mit sich bringen durch ein unbedingt dadurch veranlaßtes Anwachsen der Seeverluste, wobei aber nicht nur Kaskointeressen, sondern vielmehr die gesamte, den Unbilden der See jeweils ausgesetzte Wirtschaft der seefahrenden Völker auf das Schwerste in Mitleidenchaft gezogen und beeinträchtigt werden würde. Die Gefahr der Versäumung von Rettungsmaßregeln besteht bei Vorhandensein des Havariegrosseprinzips jedoch nicht in dem Maße, in dem dadurch, daß der Nachteil der Opfermaßregeln gemeinschaftlich getragen wird, erhält (wie sich Heck ausdrückt) jede Handlungsweise des Schiffers für alle Interessenten die gleiche Bedeutung und gibt dem Schiffer die Gewißheit, daß bei jedem Verfahren

die Wahrung des gemeinsamen Besten mit der Wahrung seiner persönlichen Interessen zusammenfällt. Es ist darum der wirtschaftliche Nutzen des Bestehens der Havarie-Grosse so groß, und die Möglichkeit des Ausgleichs von Seerettungsaufwendungen unter den Interessenten derart vorteilhaft und verkehrssichernd, daß die Angriffe und Bedenken gegen seine Existenz, die hier und da früher schon einmal laut geworden waren, nicht vermocht haben das Prinzip der großen Havarie bei irgend einem der seefahrttreibenden Kulturstaaten aus dem Felde zu schlagen.

Die meisten Staaten haben denn auch in ihren Handelsgesetzgebungen nähere Bestimmungen über die große Havarie getroffen und wo es an solchen Gesetzen gebricht, wie z. B. in England, besteht das Recht der großen Havarie gleichwohl, hervorgegangen aus Theorie und Praxis, aus Gewohnheitsrecht, Rechtsprechung und Tradition. Auch Deutschland hat sein im H.-G.-B. niedergelegtes Havariegrosse-Recht, was zu behandeln die besondere Aufgabe dieser Ausführung sein soll; doch muß ich, bevor ich mich damit befasse, zunächst noch die Frage berühren, in welchen Fällen denn gerade deutsches Recht zur Anwendung zu kommen hat.

Da ist nun allen Rechten gemeinsam der Satz, daß die Havariegrosseverteilung am Bestimmungsort des Schiffes vorzunehmen sei, und es ist weiter in dem sog. internationalen Privatrecht bestimmt, daß das Recht des Landes, dem der Ort der Havariegrosseverteilung angehört, über die Frage zu entscheiden hat, ob Havarie-Grosse vorliegt, inwieweit sie vorliegt, welche Interessen in Betracht kommen, wie das Verfahren stattfindet und welche Wirkungen es ausübt; so ergibt sich denn, daß alle Schiffe, einerlei welcher Nationalität sie angehören, falls ein deutscher Hafen ihr Bestimmungsort ist und sie unterwegs eine Havarie-Grosse erlitten haben, von deutschen Dispatcheuren nach deutschem Rechte (wenigstens prinzipiell) ihre Dispatche aufmachen lassen müssen. Trennt sich Schiff und Ladung nach stattgehabter Havarie-Grosse vor Erreichung des Bestimmungshafens, dann hat ebenfalls nach den meisten Rechten die Aufmachung da stattzufinden, wo sich Schiff und Ladung trennten, so daß für solche Schiffe, auch wenn ihr Bestimmungsort außerhalb Deutschlands lag, die Dispatche dennoch in Deutschland aufzumachen ist, falls der Trennungshafen ein deutscher ist. Natürlich ist es auch möglich, daß kontraktlich in Charterpartie, Konnossementen, oder sonst durch Vertrag ein anderer Ort als Dispatchierungsort vereinbart werden kann. Ist aber der Dispatchierungsort deutsch, so ist auch deutsches Recht der Havariegrosse-Verteilung zu Grunde zu legen und es hat der deutsche Havariegrosse-Grundsatz zur Anwendung zu kommen, welcher lautet:

»Alle Schäden, die dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden, sind große Haverei. Die große Haverei wird von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich getragen.«

Es wird also vorausgesetzt: Eine Gefahr, und zwar eine gemeinsame Gefahr; zu deren Abwendung oder zur Errettung aus ihr muß gebracht worden sein: ein Opfer. Das Gesetz nennt drei Arten von Opfern: 1) Schäden, die dem Schiff oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus gemeinsamer Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden; 2) die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, (sog. Havariegrossesfolgen), und 3) die Kosten, die zu demselben Zwecke aufgewendet werden.

Es muß also zunächst vorliegen eine Gefahr, d. h. nach gebräuchlicher Definition, eine Situation, die die Wahrschein-

lichkeit eines Verlustes in sich schließt. Aus der Wortwahl des Gesetzes ergibt sich, daß die Gefahr keine unerhebliche sein darf, jedenfalls muß sie von dem Schiffer als eine erhebliche angesehen worden sein und Grund zu der Annahme vorliegen, daß die Gefahr hat erheblich erscheinen können, wenn sich auch nachträglich herausstellen sollte, daß sie überschätzt worden war. Immerhin jedoch ist eine zu große Ängstlichkeit des Schiffers unter Umständen geeignet, eine von ihm angeblich in gemeinsamem Interesse vorgenommene Maßregel nicht als Havariegrossemaßregel erscheinen zu lassen. Folgendes Beispiel wird dies deutlich machen:

Ein Segler befindet sich auf der Fahrt nach Bremen, unweit Helgoland stellt man fest, daß das Schiff in der Stunde 1 Zoll Wasser macht; wenn nun der Kapitän in Helgoland Leute engagiert, die die Pumpen bedienen sollen, trotzdem er bei gutem Wetter mit günstigem Winde die Weser einsegeln kann und er nun die Gratifikation für die Pumpen als in gemeinsamem Interesse zur Rettung aus gemeinsamer Gefahr aufgewendete Kosten in Havarie-Grosse reklamieren wollte, so würde man das natürlich nicht zulassen können, wenn auch der Schiffer versichern sollte, er habe die Gefahr als erheblich angesehen. Übrigens, glaube ich, würde das auch kein Schiffer tun, ich habe lediglich dieses Beispiel gebraucht, um die Frage etwas drastisch zu illustrieren. Was die Gefahr hervorgerufen hat, kommt nicht in Betracht, und es ist auch gleichgültig, wo die Gefahr eingetreten ist, ob während der Fahrt, im Abladehafen oder im Bestimmungshafen, wesentlich ist nur, daß es eine bereits eingetretene und nicht nur eine etwa in Zukunft drohende Gefahr ist. Als solche Fälle eingetretener Gefahr können z. B. angesehen werden: Ausbruch von Feuer an Bord, Entstehung eines Lecks im Schiff, wodurch dasselbe so viel Wasser machen muß, daß es in kurzer Zeit wegsinken würde, Strandung eines Schiffes, bei dem Leckspringen oder Durchbrechung zu befürchten steht und ähnliches mehr. Dagegen kann als ein Fall bloß erst in Zukunft drohender Gefahr der angesehen werden, welcher vor einigen Jahren zur Entscheidung kam und wo es sich darum handelte, daß in ein im Hafen liegendes Schiff Wasser eindrang, die Ladung hinausgebracht und damit ein Sinken des Schiffes vermieden wurde.

Einen fernerer derartigen Fall, wo wegen nicht bevorstehender Gefahr Havarie-Grosse vom Gericht als nicht vorliegend entschieden wurde, will ich hier näher mitteilen. Nach der Verklarung hatte in dem zu Grunde liegenden Fall der Großmast eines Seglers während einer kurzen, orkanartigen Böe einen Sprung erhalten; nachdem die Böe vorübergegangen war, trat schönes Wetter ein, das bis zur Beendigung der Fahrt anhielt. Man hatte einige Tage nach dem Vorfall mit Hilfe von Planken und einer Trosse eine Reservespiere an den großen Mast gelascht und die Kosten hierfür in Havarie-Grosse reklamiert. Diese Forderung wurde nicht anerkannt, es kam zum Prozeß und in dem Urteil letzter Instanz wurde die Forderung ebenfalls abgelehnt. Das Urteil führte damals aus: »Aus den Angaben geht nicht hervor, daß die Gefahr, wegen welcher die Aufwendungen gemacht sind, eine eminente und unmittelbare war.« — »Die behufs Laschung des Mastes gemachten Aufwendungen sind unter diesen Umständen als Maßregeln anzusehen, welche lediglich aus Zweckmäßigkeitsrücksichten und nautischen Erwägungen getroffen sind; sie sind also nicht als Havariegrosse-Maßregeln zu bewerten.

Die Gefahr muß aber auch gemeinsam für Schiff, Fracht und Ladung sein. Darum kann eine Havariegrossemaßnahme niemals vorliegen, wenn es sich um Errettung aus einer Gefahr handelt, die ein unbeladenes, oder in Ballast fahrendes Schiff betroffen hat. Das Schiff muß also Ladung haben, damit eine Gemeinschaft verschiedener Interessen vorhanden ist; diese Gemeinschaft beginnt mit der Beladung und endet in der Regel mit Beendigung der Entlöschung am Be-



stimmungsort. Innerhalb dieser Zeitgrenzen kann eine Havarie-Grosse eintreten, und es ist danach auch gleichgültig, ob diese im Ablade- oder Löschhafen, oder wo sonst eintritt; insbesondere aber sei hier noch darauf hingewiesen, daß eine vorübergehende Trennung von Schiff und Ladung das Bestehen der Gemeinschaft nicht beseitigt. Erst mit der definitiven Trennung von Schiff und Ladung erlischt prinzipiell die Interessengemeinschaft und damit eine wesentliche Voraussetzung für die große Haverei.

Es gehört zur Natur der Havarie-Grosse, daß zur Abwehr der gemeinsamen Gefahr ein Opfer gebracht worden sein muß. Wir haben vorhin aus dem angeführten Urteil schon entnommen, daß Maßregeln, die aus Zweckmäßigkeitsrücksichten und aus gewöhnlichen nautischen Erwägungen geschehen sind, keinen Anspruch auf Havarie-grosse-Vergütung haben. Daraus ist zu ersehen, daß die Opfer, um ersatzberechtigt zu werden, außerordentlicher Natur sein müssen; es muß sich also um Maßregeln handeln, die nur ausnahmsweise vorgenommen werden, oder doch in der Art, wie sie vorgenommen wurden, nicht zu geschehen pflegen. Es sind daher Schäden und Kosten insoweit nicht Havarie-Grosse, als sie auch unter gewöhnlichen Umständen (d. h. ohne Gefahrzutritt) entstanden wären, oder insofern, als sie dem Reeder Ausgaben ersparen, die er ohne den Havarie-grosse-Fall aufgewendet haben würde; denn dann kann vom »Opfer« nicht die Rede sein. Nehmen wir z. B. an: ein Segler liegt vor der Wesermündung ohne günstigen Wind, so daß er einen Schlepper benötigt, um rechtzeitig den Löschplatz Bremerhaven zu erreichen; nun wird das Schiff durch einen unter Wasser treibenden Gegenstand lock gestoßen, macht stark Wasser, und der zum Einschleppen engagierte Dampfer muß in forzierter Fahrt den Hafen zu erreichen suchen. Das Einschleppen ist auch für sich nun zum Havarie-grosse-Akt geworden und prinzipiell in großer Havarie zu ersetzen, aber nur insofern, als es tatsächlich als ein Opfer außerordentlicher Art zu betrachten ist. Nimmt man also einmal an, der Schlepper hätte anstatt Mk. 200 Schlepplohn nunmehr Mk. 1000 als Hilfslohn verlangt, so würden Mk. 200 davon als gewöhnlicher, auch sonst vom Reeder zu zahlender Schlepplohn dem Reeder belastet bleiben, erst was darüber an Kosten reklamiert wird, stellt sich als außerordentliches Opfer dar und ist in Havarie-Grosse zu ersetzen.

Welches sind nun die Opfer, die das Handelsgesetzbuch als Havarie-grosseakte betrachtet wissen will? Da sind an erster Stelle angeführt:

»Schäden, die dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden«.

Es müssen also dem Schiff oder der Ladung, oder beiden Schäden zugefügt sein, es können dagegen nicht die durch Verletzung eines Menschen, oder durch dessen Tod entstandenen Nachteile in Havarie-Grosse reklamiert werden, selbst dann nicht, wenn auch die Verletzung oder der Tod herbeigeführt ist infolge eines Tätigseins des betreffenden bei einer Havarie-grosse-Maßnahme; so z. B. ist der Fall denkbar, daß beim Kappen eines Mastes zwecks Verhinderung des Kenterns der damit beschäftigte Zimmermann von dem stürzenden Mast über Bord gerissen wird und ertrinkt; hier können weder Alimentationsansprüche von Seiten der Hinterbliebenen an die Havarie-grosse-Gemeinschaft geltend gemacht werden, noch etwaige sonstige Nachteile, die z. B. Versicherungs-Gesellschaften, Berufsgenossenschaften etc. erwachsen sein möchten; auch Nachteile und Unkosten, die etwa Reisenden durch deren frühzeitiges

Absetzen in einem Nothafen entstehen sollten, sind keine Havarie-grosse-Schäden. Eine einzige Ausnahme von dieser Regel macht jedoch das Gesetz: Wenn nämlich ein Schiff gegen Seeräuber oder Feinde verteidigt worden ist, so werden Heilungskosten für die dabei verwundete Mannschaft oder Begräbniskosten für die dabei Gefallenen in Havarie-Grosse ersetzt, soweit sie sonst den Reeder getroffen haben würden. Weiter aber geht die Havarie-grosse-Haftung auch in diesem Falle für Nachteile infolge Verletzung und Tod nicht.

Die Schäden, die dem Schiff oder der Ladung zugefügt worden sind, müssen vorsätzlich zugefügt sein. Es braucht natürlich die Beschädigung nicht unter allen Umständen bezweckt zu sein, wenn nur bei der Handlungsweise der Eintritt des Schadens annehmbar war, und die fragl. Handlung trotzdem ausgeführt wurde. Angenommen, ein Dampfer ist auf Strand gelaufen, der Kapitän beordert die Maschine rückwärts, um das Schiff dadurch flott zu bringen, dies gelingt nicht. Vorgenommene Peilungen ergeben, daß der Dampfer erst in seiner Lage verschoben werden muß, ehe ein Erfolg zu erwarten steht. Nun läßt der Kapitän einen Anker ausbringen, um durch forziertes Arbeiten des Spills und Anbiegen der Ankerkette das Schiff zu drehen und in die gewünschte Lage zu bringen; eine Beschädigung des Spills und eine Überanstrengung mußte dabei als leicht eintretend vorausgesetzt werden, wenn man sie auch natürlich nicht beabsichtigte; trotzdem wird das Spill in Tätigkeit gesetzt, das Schiff herumgebiegt und danach durch Rückwärtsarbeiten der Maschine flott gebracht. Das Spill hat sich begeben, am Räderwerk sind Defekte entstanden, so daß es demontiert, repariert und gänzlich überholt werden muß. Die Kosten sind in Havarie-Grosse zu vergüten, da die Schäden, wenn auch nicht beabsichtigt, so doch als möglicherweise bei der Rettungsmaßregel entstehend vorausgesehen waren und werden mußten.

Die Opfer müssen aber auch gebracht sein zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung; Aufwendungen zur Ausführung des Frachtvertrages kommen nicht als große Havarie in Betracht (ich erinnere an das vorhin gegebene Beispiel des Einschleppens) und auch Opfer zur Errettung entweder des Schiffes allein oder der Ladung allein, insbesondere gänzliche Aufopferung des einen Gegenstandes zur Rettung des andern, können nicht als Havarie-Grosse angesehen werden. Ebenso wenig, wie Maßregeln und Opfer zur Rettung von Menschen. Die zum Ausgleich zugelassenen Opfer müssen aber von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorgenommen worden sein, um ersetzt zu werden, es ist das mit eine Konsequenz des eingangs erwähnten Grundsatzes, daß der Schiffer der allgemeine Vertreter der Kasko- und Ladungsinteressenten ist, ihm die Wahrung der Interessen aller obliegt und diese nicht den Einzelinteressenten überlassen werden kann. Wie verhält es sich angesichts dieses Grundsatzes nun mit der Rettung eines verlassenen beladenen Schiffes? Wie kommt beispielsweise der Schlepper, der ein solch verlassenes Schiff in sicheren Hafen bringt, zum Ersatz seiner Kosten, zu einer Vergütung für die bewerkstelligte Rettung von Schiff und Ladung, wo diese Rettung vom Schiffer des geretteten Fahrzeuges nicht angeordnet war, da ein solcher nicht existierte? Nun, eine »Havarie-grosse«-Verteilung kann nicht vorgenommen werden, wohl aber kann eine sog. »Bergungs-Dispache« über die Angelegenheit aufgemacht werden und die auf Grundlage des Prinzips der nützlichen Geschäftsführung darin vorgenommene Verteilung der Kosten und des Bergelohns über die geretteten Werte hat praktisch denselben Erfolg, wie wenn der Ersatz in Havarie-Grosse stattgefunden hätte.

(Fortsetzung folgt.)

## Über die Rechtssprechung des Oberseeamts und der Seeämter.

wird uns in gedrängter Kürze in dem Register über die einzelnen Bände Aufschluß, die das Reichsamt des Innern\*) herausgibt. Der letzte, der 15. Band enthält Entscheidungen vom Dezember 1901 bis Oktober 1904, also über eine beinahe dreijährige Zeit. Wer sich eingehend in den Inhalt des Bandes vertiefen will, wird ihn lesen müssen, den Übrigen mag schon eine Konzeption seiner hauptsächlichsten Grundsätze genügen. Wir wollen den Lesern von diesen in der Weise Kenntnis geben, daß wir aus dem Tenor der Entscheidungen die wesentlichsten Stellen nach dem Sachregister herausgreifen.

Am meisten beschäftigen sich die Seeämter mit der Handlungsweise des Kapitäns, daher soll mit den Anweisungen, die innerhalb der drei Jahre *Kapitän* erteilt sind, begonnen werden. Nämlich:

Von einem K. muß erwartet werden, daß er angesichts einer Gefahr nichts zur Rettung seines Schiffes unversucht läßt, was auch nur die Möglichkeit einer Rettung bietet. — Der K. hat nicht nur für die Erhaltung des in Schiff und Ladung bestehenden Eigentums zu sorgen, sondern ist auch für die Sicherheit der Schiffsmannschaft verantwortlich. Wo beide Pflichten mit einander in Gegensatz treten, muß die letztere für seine Erwägungen den Ausschlag geben. — Ist bei einer zweiten Strandung der Verlust des Schiffes eine Folge der ersten durch Schuld des K. herbeigeführten Strandung, so ist er auch für die zweite Strandung und den Verlust des Schiffes verantwortlich zu machen. — K. zum Vorwurf gemacht, daß er seiner gesetzlichen Verpflichtung, einen geprüften Steuermann an Bord zu haben, nicht nachgekommen ist und daß er sich zu einem Scheinvertrage hergegeben hat. — Meldung des Steuermanns, daß das Schiff lenz ist, entbindet den K. von der Verantwortlichkeit für tatsächlich im Schiffe vorhandenes Wasser. — Für den Mangel an Stabilität eines Schiffes unter der stattgehabten Beladung ist der K. nur insoweit verantwortlich, als er diesen Mangel gekannt hat oder kennen mußte. — K. getadelt, daß er nicht rechtzeitig den Schutz der Küste aufgesucht hat. — K. wegen Einschlaglassens der Schotten, um ein schnelles Auslaufen des Wassers aus dem Maschinen- und Heizraum zu erzielen, getadelt, einen Vorwurf schuldhaft fehlerhaften Handelns deshalb aber nicht gemacht. — Der K. bleibt für die Folgen einer mangelhaften Verproviantierung seines Schiffes verantwortlich und es bleibt seine Sache, das für die Reise notwendige Quantum Proviant zu bestimmen und für dessen Anschaffung zu sorgen. — Die Leitung der Navigierung bis in die kleinsten Einzelheiten hinein ist unter allen Umständen Sache des K. — Bei der Navigierung trägt der K. die volle Verantwortung; er durfte sich nicht nur und ausschließlich nach den Ratschlägen und Manövern eines Mannes richten, der kein Berufslotse war. — K. hätte sich selbst mehr um die Navigierung kümmern und nicht so sehr auf den ihm nur wenig bekannten Steuermann verlassen sollen. — Der K. ist mit dafür verantwortlich, daß sein Steuermann nur dann die selbständige Führung des Schiffes übernimmt, wenn er gehörig über die Navigierung instruiert ist. — Das Bestreben des K., den Interessen der eigenen Reederei vor allem zu dienen, darf nicht dazu dienen, das Schiff unnötig zu gefährden. — Pflicht des K., Verfehlungen des Steuermanns zu verhindern. — Es ist nächste Pflicht des K. wenn er das Kommando übernimmt, sich sofort davon zu

überzeugen, ob alles klar voraus ist. — Ein abgehaltener Schiffsrat schafft dem K. keine Deckung oder Befreiung von der vollen Verantwortlichkeit für seine Maßnahmen. — Pflichtvernachlässigung eines K. durch zu frühes Verlassen des ihm anvertrauten Schiffes. — Es ist Sache des K. sich dauernd über den Kohlenvorrat unterrichtet zu halten. — Es muß verlangt werden, daß an solchen Stellen des Elbfahrwassers, an welchen besondere Vorsicht nötig ist, der K. sich auf der Brücke aufhält. — In engem Fahrwasser ist es für den K. geraten, die Führung des Schiffes selbst zu übernehmen. — Nicht darin, daß er die Seekarte nicht gebraucht, sondern darin, daß er die ihm bekannten Kurse nicht gesteuert hat, liegt ein schweres Verschulden des K. — Es muß verlangt werden, daß ein deutscher K. sich mit deutschen Karten und Segelanweisungen versieht. — Sturm, schlechte Steuerfähigkeit des Schiffes, ungenügender Kohlenvorrat und schlechte Qualität der Kohlen hätten den K. veranlassen sollen, die Reise nicht fortzusetzen sondern umzukehren. — Pflicht des K. bei Kohlenladungen über die Eigenschaften der Kohlen Kenntnis zu verschaffen. — Das Fehlen des den besonders gefährlichen Kohlen beigegebenen roten Warnungszettels darf den K. nicht veranlassen, von allen Vorsichtsmaßregeln abzusehen. — Duldung des Gebrauchs von offenem Licht im Tunnel den K. zum Vorwurf gemacht. — Der K. hat über alle Unfälle eine Verklärung abzulegen. — Verlassen der Brücke während der Wache K. zum Vorwurf gemacht. — Rücksicht auf Erhaltung des Schiffes darf nicht ausschlaggebend sein, wo es darauf ankommt, Menschenleben zu retten. — Es ist gegen K. häufig der Vorwurf zu erheben, die Sicherheit des Schiffes eines minimalen Zeitgewinns wegen gefährdet zu haben. — Von einem K. darf erwartet werden, daß er die Eigentümlichkeiten seines Schiffes nach einigen Reisen kennen gelernt hat. — Eigenschaften, die ein K. unbedingt haben muß, dürfen ihn auch in der schwierigsten und außergewöhnlichsten Lage nicht verlassen.

Dann *Schiffsoffiziere\*\*)*:

a) *Nautische Schiffsoffiziere* (Steuerleute):

Der seemännische Beruf stellt an einen St. die Anforderung, schnelle, im Augenblick notwendige Entschlüsse wohlbedacht und in klarer Erkenntnis ihrer Folgen zu fassen und durchzuführen. — Unerfahrenheit kann einem St. nicht zur Entschuldigung gereichen, sie muß ihn vielmehr veranlassen, um so frühzeitiger den Kapitän beim Eintritt besonderer Umstände herbeizuholen. — Unterlassene Pflicht der St. zu Vorstellungen wegen verfrühten Verlassen des Schiffes. — Unterlassene Kontrolle des festgelegten Kurses auf seine Richtigkeit seitens der St. — Eine der unerlässlichsten Eigenschaften eines St. ist die Pflichttreue. — Nichtzulassung des St. zur Verhandlung des Seeamts von Anfang an gerügt. — Der Rechtsgrundsatz, daß Zeugen nicht schon vor ihrer Vernehmung einer Verhandlung beiwohnen dürfen, erleidet eine Ausnahme hinsichtlich der Offiziere des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet. — Bei einem Mangel derjenigen Selbständigkeit der Überlegung bei einem St., über die ein solcher verfügen muß, liegt es in seinem eigenen als auch im Interesse der Schifffahrt, wenn ihm die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes entzogen wird. — Der erste St. ist in manchen Fällen nicht nur zum Gehorsam verpflichtet, sondern hat kraft seiner Stellung das Recht und die Pflicht, dem Kapitän in geeigneter Weise Vorstellungen zu machen. — Unterlassene Vergleichung des ihm bei Übernahme der Wache vom Kapitän übergebenen Kurses mit dem auf der Karte abgesetzten Kurse. — Es ist unbedingt von einem St., zumal wenn er im Besitz eines Schifferpatents ist, zu verlangen, daß er sich selbst über die zu steuernden Kurse orientiert.

\*) Verlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg.

\*\*) Hier unterscheidet das Sachregister zwischen Schiffsoffizieren und Maschinisten, verfällt somit in einen Fehler, der besonders in letzter Zeit häufig vorkommt. Entweder es heißt: Steuerleute und Maschinisten oder Nautische und Maschinen-Schiffsoffiziere. Zur Kategorie der *Schiffsoffiziere* zählen mit demselben Recht die Maschinisten wie die Steuerleute, ferner auch Ärzte, Zahlmeister etc. D. R.

b) *Maschinen-Schiffs-offiziere (Maschinisten):*

Der erste M. ist der technische Berater des Kapitäns und hat in Fragen, wo es sich um Leistungsfähigkeit des Schiffes, der Maschine usw. handelt, wohl ein Wort mitzureden. — Duldung des Gebrauchs von offenem Licht im Tunnel dem M. zum Vorwurf gemacht. — Verabsäumung der Pflicht des M. vor dem Auffüllen und Anheizen der Kessel die Kesselventile zu überholen. — M. hat zu spät die nötigen Vorkehrungen getroffen, eingedrungenes Wasser mit Hilfe des Hilfskessels und der Raumpumpen zu bewältigen. — Sofortige Maßregeln zum Ablauflassen des Wassers aus den Feuerbüchsen bei einer Leckage des Dampfkessels vom M. verabsäumt. — Unterlassene Meldung des M. über Kohlenbestand, schlechte Qualität der Kohlen und übermäßigen Verbrauch. — M. zum Vorwurf gemacht, den Kapitän über die Vorgänge in der Maschine nicht in genügender Weise unterrichtet zu haben. — Mehrmaliges grundloses Verlassen des Heizraums seitens des M. ohne Vertretung während der Wache. — Auf Postdampfern mit ihren komplizierten Maschinen ist der Dienst der M. schwer verantwortlich und erfordert eine erhöhte Straffheit des Dienstes in der Maschine. — Auf richtige Lagerung der Welle im Drucklager ist von den M. die größte Aufmerksamkeit zu fordern. — M. wegen mangelnder Umsicht und Überlegung getadelt, da bei richtigen Maßregeln ein Riß im Kondensatordeckel das Schiff nicht in große Gefahr hätte bringen können. — Es muß dem leitenden M. überlassen bleiben, zu entscheiden, ob Wetterverhältnisse eine stärkere Besetzung der Maschine verlangen oder nicht. — Die Dispositionen der Reederei müssen dem M. die Erfüllung der ihm obliegenden Pflichten auch ermöglichen.

*Lotsen:*

Ein Irrtum im Erkennen eines Schleppzugs ist wohl entschuldbar, kann aber anderseits die fehlerhafte Navigierung in keiner Weise rechtfertigen. — Ein L. darf sich auf eine Mißachtung gegebener Vorschriften seitens anderer L. nicht berufen. — Im letzten Augenblick der Gefahr war der L. berechtigt, jedes ihm noch zur Abwendung des Zusammenstoßes dienlich scheinende Mittel anzuwenden.

*Zur Gewerbebefugnis:*

Wenn in kritischen Augenblicken ein Schiffsführer in der Wahl der Mittel zur Rettung von Schiff und Mannschaft irrt, kann nicht immer auf Unfähigkeit zur Ausübung der G. ge-

schlossen werden. — Nicht das Fehlen von Eigenschaften, welche zum Betriebe des Schiffergewerbes erforderlich sind, bedingt die Entziehung der G. sondern die unerläßliche Voraussetzung, daß der Unfall durch diesen Mangel herbeigeführt worden ist. — Die Absicht des Gesetzes geht nicht dahin, jedem, wenn auch erheblicheren Vergehen die Entziehung der G. folgen zu lassen, vielmehr soll dieselbe nur eintreten, wenn ein Kapitän durch sein Vergehen das Vertrauen verscherzt hat, daß er fernerhin seiner Pflicht genügen werde. — Die Unfähigkeit des Schiffers, sich auf der Karte zurechtzufinden, darf — selbst wenn diese nicht erweislich von Einfluß auf den Seeunfall gewesen ist — doch für die Entscheidung der Frage herangezogen werden, ob ihm wegen seines Verschuldens an dem Unfälle die G. zu entziehen ist. — Bei Beurteilung des Antrags auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffer- und Steuermannsgewerbes gestattet die einzelne schwere Pflichtverletzung eines Steuermanns noch nicht den Schluß, daß demselben die zur Ausübung des Gewerbes als Steuermann erforderlichen Eigenschaften mangeln. — Bei Entziehung der G. handelt es sich nicht um die Verhängung einer Strafe, sondern darum, eine ungeeignete Persönlichkeit im öffentlichen Interesse von der ferneren Ausübung des Gewerbes auszuschließen.

*Zum Seeamt:*

Die seeamtlichen Behörden sollen ihre Entscheidungen unabhängig von dem treffen, was nach dem Seeunfall liegt und mit diesem in keinem Zusammenhange steht. — Der Tatsache, daß zwischen dem Seeunfall und dem Abschlusse der seeamtlichen Untersuchung ein Zeitraum von fast 7 Jahren liegt, kann ein Einfluß auf die Entscheidung des S. nicht eingeräumt werden. — Bei unvereinbar erscheinenden Darstellungen des Manövers zweier Schiffe muß diejenige dem Tatbestande zugrunde gelegt werden, welche die größere innere Wahrscheinlichkeit für sich hat. — Bei nicht recht glaubhaft erscheinenden Angaben darf das S. zu einer Aberkennung der Gewerbebefugnis nur gelangen, wenn es die Überzeugung von der Unglaubwürdigkeit der zur Rechtfertigung des Verhaltens gemachten Angaben gewonnen hat. — Die Frage wegen der Verantwortlichkeit für einen bei der Schiffsdesinfektion vorgekommenen Todesfall hat das S. nur in bezug auf Leute der Schiffsbesatzung zu entscheiden. — Die Befugnis zur Erteilung einer Rüge räumt das Gesetz den seeamtlichen Behörden nicht ein.

**Schiffbau.***Baananträge.*

Der Bremer Vulkan erhielt von der Woermann-Linie den Bau eines **Dampfers von 22.700 T.** in Auftrag, ferner wurden beim Bremer Vulkan von einer Fischerei-Gesellschaft **vier neue Heringsdampfer** bestellt.

In jüngster Zeit erhielt die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft Aufträge auf den Bau eines **Frachtdampfers** von reichlich 4000 T. Tragfähigkeit für die Reederei des Herrn Schuldt, Flensburg, und zweier weiteren großen **transatlantischen Dampfer** in der Größe von je ca. 7000 T. Tragfähigkeit für die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg. — Insgesamt hat die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft zurzeit die erhebliche Ziffer von 44—45 000 Br.-Reg.-Tons in Bau und Auftrag.

*Stapelläufe.*

Am 4. November lief auf der Neptunwerft, Rostock, für die Reederei H. C. Horn, in Schleswig, der Dampfer **»Dora Horn«** vom Stapel. Der 4000 T. fassende Dampfer mißt: 290 × 44 × 19'; er soll in beladenem Zustande zehn Meilen

Geschwindigkeit laufen. Die Ablieferung der **»Dora Horn«** soll auch schon nach etwa 6 Wochen erfolgen.

Auf der Werft von Job. C. Tecklenburg, Geestemünde, lief am 31. Oktober der neue Fischdampfer **»Sperber«** vom Stapel, der von der Firma Gebr. Thomae in Hamburg in Auftrag gegeben ist.

Der für die Fischerei-Gesellschaft **»Venus«** in Altona auf der Werft von H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, im Bau befindliche Hochseefischerdampfer **»Comet«** wurde am 2. November glücklich zu Wasser gelassen. Die Indienstellung soll Ende November erfolgen.

Für die Dampfschiffsreederei **»Union«** A.-G., Hamburg, wurde am 28. Oktober bei der Irvines Shipbuilding & Drydocks Co. (Ltd.), West-Hartlepool, der Passagier- und Frachtdampfer **»Siegmund«** vom Stapel gelassen. Das Schiff ist für die Fahrt nach Nord- und Südamerika bestimmt und hat folgende Dimensionen: 332 × 45 × 24' 9". Der Dampfer hat die höchste Klasse des Germanischen Lloyd, ist von vorn bis hinten mit Doppelboden versehen und hat außerdem noch Vord- und Achter-Piektanks. Das Schiff ist durch 8 Schotten in 9



wasserdichte Räume eingeteilt. Die Räumlichkeiten für die Passagiere 1. Klasse liegen unter dem Brückendeck, dieselben sind sehr hell und luftig. Für Passagiere 3. Klasse sind in der Poop Kammern mit 2, 4, 6 und 8 Betten eingerichtet. Im ganzen können 40 Passagiere 1. Klasse und 60 3. Klasse mitgenommen werden. Die von Richardson, Westgarth & Co. (Ltd.), Hartlepool, zu liefernde Maschine erhält Zylinder von 23 $\frac{1}{2}$ , 38 und 64 Zoll Durchmesser bei 42 Zoll Hub. Der Dampf wird drei großen Kesseln entnommen, die unter 180 lbs Druck per Quadratzoll arbeiten.

Am 8. November ist für die Woermann-Linie, Hamburg, von der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, der Doppelschraubendampfer (Stapelumnummer 181) **»Gertrud Woermann«** von ca. 7200 T. Tragfähigkeit glücklich vom Stapel gelaufen.

#### Probefahrten.

Am 4. November machte der auf den Howaldtswerken, Kiel, im Auftrage der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Brasilianische Gesellschaft **»Cruzeiro do Sul«**, Santos, neuerbaute Fracht- und Passagierdampfer **»Sirlo«** seine Abnahmeprobefahrt, die zur vollkommen allseitigen Zufriedenheit erfolgte. Die erzielte Fahrgeschwindigkeit betrug 13 Knoten.

Am 7. November verließ der für Rechnung der Leith und Flensburg Shipping Co., Ltd., Leith, von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft erbaute Dampfer (Nr. 248) **»Taurus«** den Flensburger Hafen zur Probefahrt. Sie nahm einen guten Verlauf, Leistungsfähigkeit von Schiff und Maschine waren in jeder Hinsicht zufriedenstellend. Der Neubau mißt: 241' 6"  $\times$  35' 3 $\frac{1}{2}$ "  $\times$  16' 10"; Tragfähigkeit ca. 2000 T. Der Dampfer, der nach Germ. Lloyd  $\pm$  100 A 4 L erbaut ist, besitzt eine Dreifach-Expansions-Maschine von 650 ind. PS., die ihm beladen eine Geschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde verleiht.

**Dividenden:** Nüscke & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbau-Anstalt, A.-G., Stettin 3 pZt. (0 i. V.).

### Treibende Schiffahrtshindernisse.

(Nach Mitteilungen der Seewarte.)

Es wurden gesichtet: Am 31. Oktober auf 53° 36' N 5° 23' O; Terschelling-Feuerschiff ONO  $\frac{3}{4}$  O 21 Sm.: 10' herausragenden Mast; — am 1. November Borkum-Feuerschiff O  $\frac{1}{4}$  N 22 Sm.: 7' herausragenden Mast; — am 20. Oktober Cape Code-Feuerturm WzN 3 Sm.: herausragenden Maststumpf; — am 20. Oktober Highland-Feuer NW  $\frac{3}{4}$  W: herausragende Spiere an einem Wrack unter Wasser; — am 12. Oktober auf hoher See: Bark **»H. W. Palmer«** verlassen und in Brand gesteckt, Mannschaft vom D. **»Bors«** geborgen; — am 10. Oktober auf 50° 31' N 34° 0' W: holzbeladenes Wrack, hinten und vorne brennend, wahrscheinlich die am 2. Oktober verlassene Bark **»Lima«**, Mannschaft aufgenommen vom D. **»Philae«**; — am 16. Oktober auf 36° 26' N 33° 30' W: gekentertes Wrack; — am 29. Oktober Broadstairs Knoll-Boje: Wrack unter Wasser; — am 21. Oktober auf 32° 35' N 24° 17' W: Wrack; — am 26. Oktober auf 43° N 10° W: Schiff **»Providentia«** verlassen, mit zerrissenen Segeln; — am 24. Oktober auf 54° 12' N 3° 40' O: gekentertes Wrack, am Heck **»He«** zu sehen; — am 30. Oktober Longship SOzS 2,5 Sm.: gekentertes Schonerwrack; — am 2. November auf 53° 40' N 5° 49' O: Wrack mit herausragendem Mast.

### Maritime Rundschau.

Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft **»Hansa«** beabsichtigt trotz der Konkurrenzkämpfe mit englischen Reedereien eine Dividende von 9 pZt. auszukehren. Mit Recht führt die **»Weser-Ztg.«** dieses unerwartet günstige Ergebnis neben anderen Faktoren auf die **»Politik der starken Abschreibungen«** zurück.

Mit Ende November dieses Jahres läuft der Termin ab, bis zu dem zwischen der österreichischen Regierung und der Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft das Übereinkommen abgeschlossen ist, auf Grund dessen sich die Gesellschaft zur Unterhaltung einer regelmäßigen Schiffahrtslinie zwischen Triest und Mexiko verpflichtet hat. Die Verhandlungen wegen Verlängerung dieses Abkommens auf ein weiteres Jahr sind bereits eingeleitet und werden vermutlich bald zu einem positiven Resultat führen. Für die finanzielle Unterstützung der Mexiko-Linie ist auch im Staatsvorschlage für das Jahr 1906 ein entsprechender Betrag vorgesehen.

Das Recht zur Führung der Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz ist beigelegt worden: 1. dem Leutnant zur See der Seewehr I Meyer für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer **»Savoia«**; 2. dem Oberleutnant zur See der Reserve Jacob für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer **»Graecia«**; 3. dem Oberleutnant zur See der Seewehr I Nicks für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer **»Antonina«**; 4. dem Kapitänleutnant der Reserve Kayser für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer **»Sardinia«**.

Es besteht nunmehr darüber Gewißheit, daß in der neuen Flottenvorlage, mit der sich der Reichstag in kommender Session zu beschäftigen haben wird, Linienschiffe von 18 000 T. und Kreuzer von 15 000 T. vorgesehen sind.

Kapitän Meiners, dem Führer des Lloydampfers **»Roos«** ist der Hohenzollernsche Hausorden 3. Klasse und die japanische Rettungsmedaille verliehen worden. Wie s. Zt. berichtet, hat Kapitän Meiners an der japanischen Küste die Besatzung eines im Taifun schwer beschädigten japanischen Schoners gerettet und bald darauf einen japanischen Dampfer, der sich in Seenot befand, eingeschleppt.

Der in ostasiatischer Fahrt beschäftigte Dampfer **»Serbia«** der Hamburg-Amerika Linie erlitt am 24. September auf der Reise von Suez nach Singapore Schaden an der Vorpiek, indem er in der Nähe der Bake Ujon Tapa Gaja über ein unter Wasser befindliches und bis jetzt unbekannt gebliebenes Hindernis lief.

Nach **»Moniteur Belge«** ist die Königl. belgische Schiffahrtsverordnung für die Schelde dahin — gültig vom 1. November — abgeändert worden, daß die zugebenden Signale, die keine Änderung erfahren haben, auf dem Teile der Schelde zwischen dem **»Boomke«** und einem 1 km stromaufwärts von dem Süende des Scheldekais gelegenen Punkte zu geben sind.

### Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Strandung eines Dampfers unweit **Cap Palmas** auf einem auf der Karte nicht angegebenen Felsen. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden. Wie schon wiederholt vom Seeamt ausgesprochen, ist es erforderlich, daß genauere Vermessungen an jener

Küste vorgenommen und die Karten entsprechend berichtigt werden. (Hamburg.) — Kollision zwischen Dampfer und Segler auf der Unterweser bei Salzhörn. Die Kollision ist darauf zurückzuführen, daß der Dampfer den von ihm eingeschlagenen Kurs nicht durch ein dem § 58 der Vorschriften für die *Weserschiffahrt* entsprechendes Signal angezeigt hat, zumal er seine Fahrt nicht vermindert hatte. Das Verhalten des Kapitäns des Dampfers »Albatros« entsprach nicht der kaiserlichen Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß. (Bremerhaven.) — Selbstmord eines Heizers: Nach den angestellten Ermittlungen liegt Selbstmord infolge seelischer und körperlicher Depression vor. Der Selbstmord ist zu einem erheblichen Teile durch den 1. Maschinisten B. und den 2. Maschinisten M. mitverschuldet, welche durch häufige Mißhandlungen des ihnen unterstellten Personals, insbesondere des verschwundenen Heizers Koch den Mangel solcher Eigenschaften, die zur Ausübung ihres Berufes erforderlich sind, bewiesen haben. Dem 1. Maschinisten B. und dem 2. Maschinisten Johannes M. wird die *Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen*. Dem Kapitän L. fällt zur Last, daß er gegen die Ausschreitungen der Maschinisten nicht energisch genug vorgegangen ist, doch ist ursächlicher Zusammenhang mit dem Selbstmord nicht nachgewiesen. Rettungsmaßregeln konnten nach der Sachlage nicht angestellt werden. (Bremerhaven.) — Strandung eines Dampfers südlich der Einfahrt in den Björbö-Sund. Das Schiff war stark beschädigt. Der Kapitän hätte richtiger gehandelt, wenn er vor der Einfahrt in den Björbö-Sund den Tag abgewartet hätte, zumal eine Spezialkarte ihn nicht zur Verfügung stand. (Flensburg.) — Strandung eines Dampfers bei Helgoland auf dem Hogstean. Die Beschaffenheit des Feuers von Helgoland hat die Strandung nicht herbeigeführt. Auch hat die Beweisaufnahme ergeben, daß Mängel im Lotswesen oder im Rettungswesen durchaus nicht vorlagen. Daß der Dampfer keinen Lotsen erhalten hat, ist auf eine unglückliche Verkettung von Umständen zurückzuführen. Die Rettungsversuche und die Hilfeleistung der Helgoländer und des Dampfers »Triton« verdienen volle Anerkennung. Da sich auch in diesem Falle wieder die große Gefährlichkeit des Hogstean für die *Schiffahrt* dargetan hat, so empfiehlt es sich, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die *Beseitigung* dieses sehr gefährlichen *Schiffahrtshindernisses* anzustreben. (Hamburg.)

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 6. November. Als Mitglieder werden die Herren Oskar Gossler und Alex Behrendsen aufgenommen. Nachdem sich Herr Schroedter zu der Senatsmitteilung, betr. Auslegung eines Feuerschiffes zwischen Weser und Elbe in ähnlicher Weise geäußert hatte, wie sie hier auf S. 533 zum Ausdruck gekommen ist und hierbei die Zustimmung mehrerer Mitglieder fand, stattete Herr Grzywaz das in Aussicht gestellte Referat über das *Schiffnachrichtenwesen von Cuxhaven nach Hamburg* ab. Er schilderte die unzulängliche amtliche Berichterstattung, indem er darauf hinwies, daß der letzte der drei täglich von Cuxhaven nach Hamburg übermittelten Meldezettel um 3 h 20 m pm. abgehe, somit die hamburgische Bevölkerung von dieser Zeit ab bis zum nächsten Vormittag ohne jegliche Nachricht über die Schiffsbewegungen in Cuxhaven sei. Nur die Reedereien, deren Schiffe Cuxhaven einkommend passieren, erhalten auf Wunsch entsprechende Mitteilung. Redner verwies auf das Schiffsmeldewesen in anderen Städten, wo sich, wie beispielsweise in Bremerhaven oder Geestemünde, neben den Interessentenkreisen die ganze Bevölkerung fortlaufend durch Ferndruckapparate, aufgestellt in Restaurants, über die Schiffseinkünfte beim Rote Sand-Feuerturm unterrichten könne. Dem Antrage des Vereins im Jahre 1903, ähnliche Einrichtungen auch für Hamburg zu schaffen, habe die Oberpostdirektion ablehnend gegenübergestanden, weil sie befürchtete, daß die Voraussetzung für die Verwirklichung der Idee, das Vorhandensein einer bestimmten

Anzahl von Abonnenten, nicht eintreffen werde. Gegen diese Annahme wandten sich mehrere Mitglieder, indem sie geltend machten, daß sich bei dem großen Interesse der Einwohnerschaft an den Schiffsbewegungen in Cuxhaven die Anlagekosten für die Einführung von Ferndruckapparaten ganz gewißrentieren würden. Eine abnormalige Stellungnahme des Vereins sei durchaus erwünscht, um die zuständige Stelle von der dringenden Notwendigkeit des 1903er Antrages zu überzeugen. Es wird beschlossen, die vor zwei Jahren gefaßte Resolution der Oberpostdirektion erneut zur Kenntnis zu bringen. — Herr Lohse Siemsen verbreitete sich sodann über die Eigenschaften des Feuers von Schelenkullen und brachte den in letzter Nr. der »Hansa« auf S. 526 veröffentlichten Artikel zur Verlesung. Hieran schloß sich eine Besprechung mit dem Ergebnis, daß, nach Rücksprache an zuständiger Stelle, der Vorstand einen Antrag formulieren und diesen der Deputation für Handel und Schiffahrt einreichen solle. — Ehe zur Wahl einer Kommission für den Wahlaufsatz des Vorstandes, dem nächsten Gegenstand der Tagesordnung, geschritten wurde, gab der Vorsitzende Herr Kaplt. F. C. Bramslöw bekannt, daß er aus triftigen Gründen außerstande sei, eine wieder auf ihn fallende Wahl zum Vorsitzenden annehmen zu können. Die Versammlung nahm von dieser Erklärung mit lebhaftem Bedauern Kenntnis und Herr Direktor Böger entsprach der Stimmung aller Anwesenden, als er in beredten Worten die Verdienste des Vorsitzenden um den Verein schilderte. In die erwähnte Kommission wurden sodann die Herren Benjamin, Elson, Grzywaz, Siemsen und Struck gewählt. In Verbindung mit dem Zweck, den diese Kommission zu erfüllen hat, wurde eine Statutenänderung beantragt. Zu ihr wird in nächster Zeit Stellung genommen werden. — Nächste Sitzung am 13. November.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 8. November. Zu Mitgliedern wurden aufgenommen die Herren Kaplt. Jens Jürgen Iversen, D. »Lucie Woermann«, Kaplt. Friedr. Michelsen, D. »Meldt Bohlen« und Kaplt. Adolph Coltau, S. »Alsterschwan«. Nach Erledigung der Eingänge stattete die Kommission, welche der Vorführung der Meller'schen Leuchtboje beigewohnt hatte, einen längeren Bericht mit folgendem, vom Verein angenommenen Schlußresumé ab:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer hält nach der Vorführung auf der Außenalster die Leuchtboje des Herrn Korvettenkapitän Meller zur Einführung auf Dampf- und Segelschiffen für empfehlenswert, da Brenndauer und Intensität des Lichtes voll auf genügen; doch dürfte es sich empfehlen, die Gebrauchsfertigkeit dahin zu erweitern, daß sich das Licht beim Werfen der Boje im Wasser ohne besondere Vorkehrungen entzündet.«

Die Versammlung beschäftigte sich darauf mit dem Senatsentwurf zur Neuordnung des *Revierlotswesens auf der Unterelbe*. Den Beratungen zugrunde lag ein Kommissionsbericht, den Kaplt. Elson abstattete. Der Verein beschloß, in § 3, der den Lotsenanwärtern nach Zurücklegung einer dreimonatigen Übungszeit das Recht einräumt, Schiffe jeder Größe zu lotsen, zu setzen: »Die Übungszeit beträgt sechs Monate, nach ihrem Abschluß ist den Lotsen ein Jahr lang zu gestatten, Schiffe bis zu 1500 R.-T. zu lotsen, worauf ihnen erst das Recht eingeräumt wird, Schiffe jeder Größe zu loten.« Zum § 16 erster Satz, der die Grenzen angibt, bis zu denen der Revierlotse an Bord bleiben muß, folgenden Zusatz: »und bei er durch den Hafenlotsen, falls ein solcher gefordert wird, ordnungsmäßig abgelöst ist.« Als Sonderantrag zur Lotsenverordnung wurde sodann folgende Resolution einstimmig angenommen:

»Das Absetzen der Lotsen seewärts gehender Schiffe bei Cuxhaven ist untersagt, dagegen soll in Schlepptau befindlichen Leichtern und solchen Schiffen, die auf der Reede von Cuxhaven zu Anker gehen, das Absetzen ihrer Lotsen bei Cuxhaven gestattet sein.«

Nächste Sitzung am 15. November.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 2. November abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 4 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: »Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen.« Es wurde beschlossen, an den im Jahre 1902 von dem Verein gefaßten Beschlüssen festzuhalten und diese durch Erweiterungen noch zu vervollkommen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsmöglichkeiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 3 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 46.

Hamburg, den 18. November.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Eine Auslegung des § 70 ad 2 der Seemannsordnung? — Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis. (Fortsetzung). — Internationales Kollisionsrecht. — Grundlagen der großen Havarie insbesondere nach deutschem Recht. (Fortsetzung). — Schiffbau. — Treibende Schiffahrtshindernisse. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

#### »Wiederholter Ungehorsam« im Sinne der Seemannsordnung.

Diesen Begriff, dem schon so mannigfache Auslegungen durch unsere »sea lawyers« geworden sind, definiert das hanseatische Oberlandesgericht in sehr beachtenswerter Weise. Der § 70 Nr. 2 nennt als Beispiele von groben, zur sofortigen Entlassung berechtigenden Dienstvergehen »wiederholten Ungehorsam« und »fortgesetzte Widerspenstigkeit«. Wiederholter Ungehorsam liegt aber nicht etwa dann vor, wenn der Schiffsmann, wie der § 100 es voraussetzt, in einem einzelnen Falle wiederholten Befehlen des Schiffers oder eines anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam verweigert, sondern dann, wenn er in mehreren selbständigen Fällen ungehorsam gewesen ist, sollte es auch in keinem einzelnen Falle zu wiederholten Befehlen des Vorgesetzten gekommen sein. Daraus folgt, daß der § 70 Nr. 2 auch dann angewendet werden kann, wenn nur Ungehorsamsfälle im Sinne von § 96 vorgekommen sind. — — Vergewärtigen wir uns nun mal die Praxis. Derartige Fälle von Disziplinarvergehen, wie sie das Oberlandesgericht als wiederholten Ungehorsam im Sinne des § 70 Nr. 2 kennzeichnet, sind an Bord durchaus nicht selten. Ihnen ward bisher nicht die Bedeutung beigelegt, die sie nach der zukünftigen Spruchpraxis der Gerichte sehr wahrscheinlich erhalten werden. Deshalb verdient das Urteil aufmerksame Beachtung. — Welche Beleuchtung erfährt nun aber diese

Auffassung gegenüber dem an anderer Stelle wiedergegebenen Standpunkt des Amtsgerichts Hamburg? Das Amtsgericht nennt die Entlassung eines Schiffsmannes vor Ablauf der Dienstzeit eine »sehr scharfe Maßregel«, die nur bei »sehr gröblichen Verfehlungen des Schiffsmannes« angewendet werden dürfe — das Oberlandesgericht räumt dem Kapitän den Gebrauch dieser Maßregel schon ein, wenn ein Schiffsmann, wie es bei Bestrafungen nach § 96 sehr oft vorkommt, in mehreren selbständigen Fällen ungehorsam gewesen war, ohne in einem einzelnen Falle den wiederholten Befehlen eines Vorgesetzten nicht nachgekommen zu sein.

#### Die Verkehrsstörung im Suezkanal,

entstanden durch den bekannten, hier früher besprochenen Unfall des Dampfers »Chatam«, bedeutet für die Kanalgesellschaft eine Mindereinnahme von 1 370 000 Franks. Nach der Berechnung der »Shipping Gazette«, die sie aufgestellt hat, weil englische Reedereikreise angeblich beabsichtigen, sich an der Kanalgesellschaft für die, durch den Unfall entstandene Verzögerung in den Schiffsexpeditionen schadlos zu halten. Mit der Rechtslage haben wir uns hier nicht zu beschäftigen, anders wäre die Frage berechtigt, ob der Eigentümer eines Kanals haftbar für Verluste ist, die seinen Kunden, den Reedereien dadurch entstehen, daß für ihre Schiffe der Kanal vorübergehend wegen einer Ursache unbenutzbar war, die nicht durch Verschulden der



Kanalverwaltung entstanden sind. Dagegen läßt sich einwenden, daß eine Fahrstraße wie der Suezkanal, mit ihren ungeheuren Einnahmen in normaler Zeit, solchen Reedern Schadenersatz leisten müßte, deren Schiffe im Vertrauen auf die Passierbarkeit des Kanals bereits auf der Reise waren, als der Kanal durch den Unfall blockiert wurde. Eine Streitfrage, beantwortbar nur nach Kenntnisnahme aller in Betracht kommenden Verpflichtungen der Kanalgesellschaft gegenüber englischen Reedereien, die wahrscheinlich wegen der finanziellen Beteiligung ihrer Regierung am Kanalunternehmen gewisse Vorzugsrechte genießen. Es war aber, wie gesagt, nicht unsere Absicht, in dieser diffizilen Angelegenheit eine Meinung auszusprechen, sondern an der Aufrechnung des englischen Blattes zu zeigen, daß die diesjährigen Einnahmen des Kanals trotz der Verkehrsstörung noch die vorjährigen, gekennzeichnet durch 25 pZt. Dividende und ein Überschußkapital zur Gründung eines Reservefonds, übersteigen. Trotz den Mindereinnahmen von 1 370 000 Franks im Monat Oktober, ergab sich für die ersten zehn Monate des Jahres, also für die Zeit, innerhalb derer der Unfall eintrat und seine Folgen beseitigt wurden, eine Mehreinnahme von 821 324 Franks. Bis zum 1. November 1904 betrug

die Gesamteinnahme 94 357 286, während derselben Zeit in 1905 war sie 95 178 610 Franks (1903 sogar nur 85 147 430 Franks). Wird gesagt, daß die nicht unbedeutenden Ausgaben zur Beseitigung der Folgen, die aus der gewaltsamen Zerstörung des Wracks entstanden sind, von der Kanalverwaltung zu tragen waren, der Überschuß von 821 324 Franks mithin erheblich zusammenschrumpfen müsse, so ist auf den außerordentlich starken Verkehr Anfangs November nach Wiedereröffnung des Kanals als auf eine Folge der vorübergehenden Kanalblockade hinzuweisen. Nach der »Shipping Gazette«, die wie keine andere Schiffsfahrtszeitung über die Schiffsbewegungen im Weltverkehr unterrichtet ist, hat nicht ein einziger englischer Dampfer aus Anlaß der Kanalsperre einen anderen, als den vor Bekanntwerden des »Chatam«-Unfalles beabsichtigten Weg eingeschlagen. Mußten in einzelnen Fällen die Reisedispositionen geändert, die Abgangstermine aus Häfen nach dem Kanal verschoben werden, dem Kanalverkehr ist dadurch zugunsten anderer Routen (beispielsweise der Kaproute) kein Abbruch geschehen. Das heißt: die Aktionäre schlagen die durch die »Chatam«-Affäre entstandene Gewinneinbuße bald wieder durch Mehreinnahmen aus gesteigertem Verkehr heraus.

### Eine Auslegung des § 70 ad 2 der Seemannsordnung?

Mit verschiedenen, sehr bedauerlichen Dienstvergehen eines Steuermannes hat sich kürzlich das Amtsgericht Hamburg beschäftigen müssen. Der Kapitän eines Segelschiffes hatte, auf der Ausreise begriffen, in Port Talbot seinen I. Offizier entlassen. Zu diesem Vorgehen hielt er sich nach § 70 ad 2 der Seemannsordnung durch das bisherige Verhalten des Schiffsoffiziers für berechtigt. Das Amtsgericht, das sich infolge einer Klage des Schiffsoffiziers mit der Angelegenheit beschäftigt hat, gab dem Kläger im Prinzip (§§ 72, 73) Recht und wies auch die von der beklagten Reederei erhobene Widerklage auf Rückgabe eines Teils der Vorschußnote ab.

Um dieses Urteil verstehen zu können, muß näher auf den Tatbestand eingegangen und es müssen die Vorfälle geschildert werden, die dem Kapitän Anlaß zu der Entlassung gaben.

1) In Rotterdam, wo die Mannschaft angemustert wurde, hatte der Steuermann eine schwere Spiere in unfachmännischer, für Dritte und für das Schiff gefahrvoller Weise an Bord genommen, was vom Kapitän als Beweis von Unfähigkeit für die Bekleidung des Postens eines I. Steuermannes auf einem Segelschiffe geltend gemacht wurde. 2) Auf der Reise von Rotterdam nach Port Talbot ist eine Kollision mit einem Fischerfahrzeug durch den I. Steuermann verschuldet worden. 3) In Port

Talbot zeigte sich der Steuermann ungehorsam, legte gegen den Kapitän, als dieser ihn wegen des Ungehorsams zur Rede stellte, insofern ein unverantwortliches Benehmen an den Tag, als er ihm mit Sachbeschädigung drohte, sofern der Kapitän sich wieder in seine Arbeiten hineinmische! —

Daß der Schiffsführer mit einem Manne solcher Gesinnung als seinem Stellvertreter nicht eine lange überseeische Reise antreten konnte, wird jeder zugeben, wahrscheinlich aber auch hinzusetzen, daß der Kapitän zur Ausführung solchen Entschlusses nicht nur berechtigt, sondern im Interesse des Schiffes und seiner Menschenleben auch durchaus verpflichtet war. Ein I. Steuermann eines Segelschiffes, der sich in seemannisch-praktischer und in navigatorischer Beziehung als unfähig erwiesen hat, erschwert den Dienst des Kapitäns, da er ohne Beaufsichtigung schädlich wirken kann. Er beeinträchtigt auch aus selbstverständlichen Gründen die Disziplin. Wenn er aber bei seiner ungenügenden Qualifikation auch noch Ungehorsam zeigt und dem Kapitän, wie im gegebenen Fall, sogar droht, Segel wegfiegen lassen zu wollen, — dann bedeutet es eine Gefahr für das Schiff, die beseitigt werden muß. Der Kapitän war also, wie gesagt, verpflichtet, sich dieses Mannes zu entledigen. Um dieser Pflicht ordnungsgemäß nachzukommen, griff

er zur Seemannsordnung, die in den §§ 70 und 72 die Fälle der Entlassung eines Schiffsmanns regelt; § 70 ohne, § 72 mit Entschädigung für den Schiffsmann. Wenn irgendwann (dachte der Kapitän) die Voraussetzung für eine begründete Entlassung vorliegt, der § 70 ad 2 also in Anwendung kommen darf, so muß es in diesem Falle sein. Denn was sagt der § 70 ad 2?

»Der Kapitän kann den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit entlassen:

1) . . . . .

2) Wenn der Schiffsmann eines groben Dienstvergehens, insbesondere wiederholten Ungehorsams, fortgesetzter Widerspenstigkeit, wiederholter Trunkenheit im Dienste oder der Schmuggelei sich schuldig macht.«

Der Kapitän sagte sich: Ohne Frage war der Steuermann ungehorsam und nach dem Sprachgebrauch auch widerspenstig gewesen, auch, wie die später folgende Begründung zeigen wird, der Trunkenheit konnte er bezichtigt werden. Zwar alles nicht wiederholt, aber seine Vergehen, insbesondere die ungeheuerliche Drohung, müssen als »grobes Dienstvergehen« im Sinne des Gesetzes charakterisiert werden. Zweifellos! Wie müßte denn sonst, abgesehen von wiederholtem Ungehorsam etc., eine Disziplinwidrigkeit beschaffen sein, um unter den Begriff »grobes Dienstvergehen« zu fallen?! —

Der Steuermann wurde also nach § 72 ad 2 entlassen.

Eine andere Auffassung von der Sachlage hatte, wie gesagt, das Gericht. Der Fall ist wichtig genug, eine Wiedergabe der Urteilsbegründung in ihren wesentlichsten Punkten zu rechtfertigen, wenn nicht aus anderen Gründen, dann schon, um Protest gegen einige Ausführungen des Gerichtes zu erheben. Also:

»Wenn Beklagte die Entlassung des Klägers zunächst darauf stützt, daß der Kläger sich in Rotterdam schon zur Ausführung seiner Dienstobliegenheiten untauglich gezeigt habe, indem er eine umfangreiche Spiere unfachmäßig an Bord gebracht habe, auch später die Kollision des Seglers »P.« mit einem englischen Fischerboote verschuldet habe, so kann sie mit diesem Vorbringen nicht gehört werden, weil gemäß § 70 Nr. 1 S.-O. die vorzeitige Entlassung eines Schiffsmannes wegen Dienstuntauglichkeit nur erfolgen kann, so lange die Reise noch nicht angetreten ist. Wegen Dienstuntauglichkeit hätte der Kläger also vom Kapitän in Rotterdam bereits entlassen werden können, wo die Anmusterung des Klägers erfolgt ist. Wenn der Kapitän den Kläger trotz der Vorkommnisse in Rotterdam gleichwohl mit auf die Reise nahm, so konnte er nachträglich nicht die angebliche Dienstuntauglichkeit des Klägers als Grund für eine vorzeitige Entlassung desselben verwerten.«

Bis hierher läßt sich nichts gegen die Auffassung des Gerichtes sagen. Sie, die nebenbei Beachtung verdient, entspricht dem Gesetz, das hier den wirtschaftlich Schwachen vor Schädigungen schützen will. Um ihm diesen Schutz zu gewähren, mußte die Bestimmung, so wie sie lautet, heißen,

wenn auch zugegeben werden kann, daß sich vor Antritt der Reise nur in wenigen Fällen ein Urteil über den Grad der Befähigung eines Schiffsoffiziers bilden läßt. Aber, wie gesagt, das Gericht ist im Rechte und spricht aus, was seit 1872 immer auf deutschen Schiffen gegolten hat und, soweit Schiffsoffiziere in Frage kommen, wahrscheinlich nur selten zur Geltung gebracht wurde. (Untauglichen Schiffsteuten gegenüber hat der Kapitän ja das Recht der Herabsetzung im Range und in der Heuer.)

Weiter heißt es nun in der Urteilsbegründung:

»Es bleiben demnach nur die Vorkommnisse in Port Talbot. In dieser Beziehung hat die Beweisaufnahme ergeben, daß der Kläger, während der Kapitän S. sich in Amtsgeschäften nach Swansea begeben hatte, den ihm vom Kapitän erteilten Befehl, die Eisenbahnwagen beim Entlöschten von Ballast zu notieren, nicht ausgeführt hat, vielmehr während der Zeit, in welcher er die ihm aufgegebenen Dienstverrichtungen am Schiff ausführen sollte, in einer nahegelegenen Wirtschaft zugebracht hat. Vor Verlassen des Schiffes hat Kläger dem III. Offizier M. mitgeteilt, daß er vom Kapitän den Befehl zum Notieren der Wagennummern erhalten habe, daß er ihn aber nicht ausführen, sondern währenddessen lieber »einen trinken« wolle. In der Wirtschaft hat der Kläger sich dann abfällig über seinen Kapitän geäußert. Später hat dann der Kläger, als ihn der Kapitän zur Rede stellte und ihm vorhielt, er solle lieber auf seinen Dienst passen, da er im Segel-Setzen und Bergen noch viel lernen könne, etwa geäußert, er werde, wenn der Kapitän noch einmal in seine Arbeiten hineinkomme, den Fock wegflegen oder die Segel beim Aufgeien wegfliegen lassen oder ähnlich. In Anlaß dieser Äußerung ist der Kläger dann vom Kapitän entlassen worden.

Diese Begebenheiten, welche sich in ihrer Gesamtheit innerhalb weniger Nachmittagsstunden abgespielt haben, erfüllen nicht die Erfordernisse des § 70 Nr. 2 S.-O. und berechneten daher nicht den Kapitän zur vorzeitigen Entlassung des Klägers. Der § 70 Nr. 2 S.-O. erfordert ein grobes Dienstvergehen. Dieses wird dahin erläutert, daß das Gesetz darunter insbesondere wiederholten Ungehorsam, fortgesetzte Widerspenstigkeit, wiederholte Trunkenheit im Dienste oder Schmuggelei versteht. Alle diese Verfehlungen aber liegen auf Seiten des Klägers nicht vor. Die Nichtbefolgung des ihm erteilten Befehls stellt einen Fall des Ungehorsams dar; die abfälligen Äußerungen des Klägers über seinen Kapitän in einem Augenblick, in welchem er sich ungehört glaubte, enthalten überhaupt keine Dienstverfehlung, und die Äußerungen, mit welchen der Kläger die Verhaltungen des Kapitäns, der ihm außer seinem Ungehorsam auch seine Untauglichkeit vorhielt, erwiderte, sind im höchsten Falle als Ungebühr aufzufassen, wenn man sie nicht als erlaubte Verteidigung des Klägers gegen die ihm vorgehaltene Untüchtigkeit ansehen will, die allerdings in der Form das Maß des Zulässigen überschritt, wenn man in Erwägung zieht, daß der Kläger der Untergebene des Kapitäns war.«

Hier muß einen Augenblick Luft geholt werden!

»Im höchsten Falle« eine Ungebühr, ja gar eine Verteidigung nennt das Gericht die ganz unglaubliche Drohung des Steuermanns!! Diese Auslegung geht über normales Begriffsvermögen! Es ist also ein Vergehen, das kaum nach § 96 ad 3 strafbar oder falls doch, dann mit ein paar Mark zu ahnden ist, wenn der I. Offizier dem Kapitän, der ihn doch

nur allzu berechtigt zur Rede wegen unqualifizierbaren Benehmens stellt, erwidert: »Tun Sie das nochmal, dann lasse ich die Segel wegfiegen etc.« Nein, es ist eine Drohung schlimmster Art! Wohin soll es führen, welchen Zuständen gehen wir entgegen, wenn derartige aufwieglerische Bemerkungen nur als Ungebühr oder gar noch als Verteidigung gegen eine durchaus gerechtfertigte Zurechtweisung von einem deutschen Gericht bezeichnet werden? ! Der gerade Weg zur Anarchie! —

Dann heißt es weiter:

»Die Entlassung des Schiffsmannes vor Ablauf der Dienstzeit außerhalb des Heimatshafens ist eine sehr scharfe Maßregel, und die Seemannsordnung hat im § 70 zum Ausdruck gebracht, daß nur bei sehr gröblichen Verfehlungen des Schiffsmannes diese Maßregel angewendet werden soll. Dazu rechnet das Gesetz vorwiegend beharrliche und wiederholte Verfehlungen gegen die Disziplin. Das Verhalten des

Klägers ist unzweifelhaft vom Standpunkte der an Bord eines Schiffes notwendig zu fordernden Disziplin auf das Schärfste zu rügen; es rechtfertigt nach den eben gemachten Ausführungen aber nicht die sofortige Dienstentlassung.«

Hier scheint dem Gericht doch zur Erkenntnis gekommen zu sein, daß seine vorher ausgesprochene Beurteilung auf Widerstand stoßen könne, denn anders läßt sich das Widerspruchsvolle in der Begründung nicht erklären. Dasselbe Verhalten, das vorher »im höchsten Falle Ungebühr« genannt wurde, wird jetzt »auf das Schärfste« gerügt. —

Wenn irgendwo und -wann einer Berufung das Wort zu reden ist, dann hier. Das Urteil darf unter keinen Umständen rechtskräftig werden. Reederei und Kapitän sind moralisch verpflichtet, diesen Fall von Disziplinwidrigkeit bis zur höchsten Instanz durchzufechten.

## Die Behandlung des Chronometers in der nautischen Praxis.

Nachdruck verboten.

Von Kaplt. E. M.

(Fortsetzung.)

Die zweckentsprechende *Einrichtung des Chronometerkastens* ist von allergrößter Wichtigkeit, denn ein gutes Verhalten der Instrumente ist nur zu erwarten, wenn derselbe seine Aufgabe, die Instrumente gegen plötzliche Temperaturänderungen, Feuchtigkeit, Zug und Staub nach Möglichkeit zu schützen, richtig erfüllt. Die vollendetsten Gangformeln etc. können nichts nützen, wenn in dieser Beziehung aus am verkehrten Ende angebrachten Sparsamkeitsrücksichten gesündigt und dem delikaten Mechanismus der Instrumente ungebührliche Strapazen zugemutet werden. Selbst das beste Chronometer, dessen Gesinnungstüchtigkeit von der Seewarte als ganz erstklassig attestiert ist, streikt in solchen Fällen. Im nachfolgenden soll die Einrichtung eines Chronometerkastens beschrieben werden, der die vorerwähnten Bedingungen in rationeller Weise erfüllt, ohne zu große Ansprüche an den Geldbeutel der Reeder zu stellen.

Die Einrichtung besteht zunächst aus einem, aus bestem Hartholz (Teak oder Mahagoni) hergestellten Kasten, der mit einem mittels eines Patentschlusses verschließbaren, nach oben aufzuklappenden *Glasdeckel* mit Holzrahmen versehen ist. Der Kasten ist möglichst luftdicht und von genügender Größe anzulegen, um in seinem Innern je nach Bedarf ein, zwei oder drei Abteilungen für die Chronometer und eine kleinere Abteilung für das Maximum- und Minimum-Thermometer aufnehmen zu können, deren Zwischenwände ebenfalls aus Hartholz anzufertigen sind. Das Innere der Chronometerabteilungen ist mit bestem Pferdehaar und grünem Friesüberzug dicht bis unter den Glasdeckel abschließend auszupolstern. Dieser Kasten sollte möglichst auf massiver Unterlage gut angeschraubt werden, und ist es daher empfehlens-

wert, an der zu seiner Plazierung bestimmten Stelle einen massiven Holzklötz von etwa 1 Meter Höhe mit dem Deck fest zu verbolzen. Um den Kasten herum wird zum weiteren Schutz der Instrumente das sogenannte Chronometerspind, ebenfalls gut luftdicht, aus bestem Hartholz und mit nach oben aufzuklappendem Deckel gebaut. Beide Deckel müssen durch zweckentsprechende Einrichtungen bequem festzustellen sein, damit sie nicht plötzlich zuschlagen können. Die aus ihren transportablen Überkästen entfernten Chronometer werden in die gepolsterten Abteilungen eingesetzt, nachdem der obere Teil ihres doppelten Deckels, in dem gewöhnlich der Standzettel aufbewahrt wird, entfernt ist, so daß man das Ziffernblatt durch das darunter befindliche Glas sehen kann.

Durch diese Art der Aufbewahrung sind die Chronometer dreifach geschützt, z. B.: Erstens durch den eigenen Kasten, von dem nur der obere Teil des Deckels entfernt ist, zweitens durch den gepolsterten Chronometerkasten mit Glasdeckel und drittens durch das Chronometerspind. Ferner werden durch dieses Verfahren die großen Vorteile geboten, daß einerseits niemand außer dem Navigationsoffizier, der den Schlüssel zu dem Glasdeckel hat, mit den Instrumenten in Berührung kommen kann, andererseits bei dem mitunter sehr häufig notwendigen Ablesen dieselben stets unter dem Schutze der beiden Glasdeckel vor Zug etc. bewahrt sind. Die einzige Gelegenheit, die es erforderlich macht, den Chronometerkasten zu öffnen, tritt morgens beim Aufziehen und Vergleichen ein, was stets bei geschlossenen Türen geschehen sollte.

Nebenbei sei bemerkt, daß es zweckmäßig ist, den inneren Kasten, nachdem die Chronometer herausgenommen und sorgfältig anderweitig gebettet



sind, gelegentlich im Hafen herauszuschrauben und in der Sonne zu trocknen. Um zu verhindern, daß Kakerlaken ihr Domizil im Innern aufschlagen, kann man etwas Kampfer einlegen.

Beim Einsetzen der Chronometer in die gepolsterten Abteilungen des Kastens ist, nachdem der Arretierhebel gelöst und durch die Klemmschraube so festgestellt ist, daß er nicht in seine ursprüngliche Lage zurückkehren kann, darauf zu achten, daß die Instrumente in der cardanischen Aufhängung vollständig freie Bewegung haben, so daß sie stets in horizontaler Lage verbleiben, weil *geneigte Lagen den Gang erheblich beeinflussen*. Es muß jedoch hierbei Rücksicht darauf genommen werden, daß die Zapfen nicht derartig Spielraum haben, daß das Chronometer bei Bewegungen des Schiffes seitwärts ruckweise übergehen kann, was unregelmäßige und gänzlich unkontrollierbare Schwankungen des Ganges zur Folge haben würde. Notwendigenfalls ist die Aufhängung zu adjustieren, was mit einiger Geschicklichkeit leicht ausgeführt werden kann.

*Das Aufziehen und Vergleichen der Chronometer* sollte stets zu derselben Zeit und möglichst durch denselben, dazu besonders beauftragten Offizier erfolgen. Bei dieser Manipulation ist mit großer Vorsicht zu verfahren und empfiehlt es sich, die stets linker Hand zu machenden Umdrehungen (in der Regel werden es bei zweitätigen Uhren etwa  $7\frac{1}{2}$  sein) zu zählen, bis das Instrument *vollständig aufgezogen* ist, und sich nachträglich davon zu überzeugen, daß der Index auf dem Ziffernblatt auf Null einsteht. Wenn das Gehäuse, das bekanntlich beim Aufziehen umgekehrt werden muß\*), in seine frühere Lage zurückgebracht wird, ist darauf zu achten, daß es nicht durch zu frühes Loslassen in pendelnde Bewegung gerät oder vollständig umgedreht wird, so daß VI des Ziffernblattes an die Stelle kommt, wo die XII stehen sollte. Wird ein Chronometer nicht regelmäßig jeden Tag zu derselben Zeit aufgezogen, so tritt ein sonst unbenutzter Teil der Feder und Kette in Aktion, wodurch unter Umständen ein sehr unregelmäßiger Gang hervorgerufen werden kann. Es ist daher empfehlens-

\*) NB. Das tägliche Umwenden des Gehäuses soll für das Instrument vorteilhaft sein, weil es die gleichmäßige Verteilung des Öls in den Lagern begünstigt.

\*\*) Ein Schlußartikel über Chronometer-Journale, die Vorteile mehrerer Chronometer und die in der Praxis zu berücksichtigenden Momente bei fortlaufender Berechnung der Größe  $g$  folgt in einigen Wochen. D. V.

wert, durch Beachtung einer ein für allemal festzulegenden Formalität zu hindern, daß der Navigationsoffizier diese wichtige Pflicht verabsäumt. An Bord der meisten Schiffe der Handelsflotte werden die Uhren um 8 Uhr morgens aufgezogen und ist es daher sehr leicht durchzuführen, daß Achtgläser nicht geschlagen werden dürfen, ehe der Navigationsoffizier die Chronometer aufgezogen und dazu Erlaubnis erteilt hat. Der letztere Plan hat sich nach den persönlichen Erfahrungen des Verfassers stets sehr gut bewährt. Eine regelmäßige Meldung an den Kapitän: „Chronometer aufgezogen“, ist ebenfalls zur Kontrolle zweckmäßig.

Falls es trotzdem aus Nachlässigkeit oder anderen Gründen passiert, daß das Chronometer abläuft, so sollte es nicht sofort wieder in Gang gesetzt, sondern abgewartet werden, bis die mittlere Greenwicher Zeit annähernd mit den Angaben der Zeiger übereinstimmt, weil das Stellen der Zeiger für einen Laien nicht ratsam ist. Kurz vor dieser Zeit ziehe man das Instrument auf und bringe es sehr vorsichtig in seine frühere horizontale Lage wieder zurück. Dasselbe wird alsdann in der Regel nicht eher anspringen, bis man dem Kasten eine sanfte horizontale Drehung um etwa  $90^\circ$  gibt, wobei es sich empfiehlt, für den Augenblick den Arretierhebel in die Gabel zu drücken und festzustellen, um pendelnde Bewegungen des Gehäuses zu vermeiden. Meistens wird es nach der vorerwähnten Drehung sofort wieder in Gang kommen. Auf diese Art ist es bei einiger Geschicklichkeit möglich, den Zeitpunkt so abzapfen, daß der Stand unverändert bleibt, falls der Offizier, dem dieses Malheur passiert ist, aus gewissen Gründen darauf Wert legen sollte. Glücklicherweise ist erfahrungsgemäß festgestellt worden, daß eine nennenswerte Änderung des Ganges in solchen Fällen nur selten eintritt.

Ist ein Chronometer stehen geblieben, ohne abgelaufen zu sein, so wird dieses in der Regel auf eine Störung des Mechanismus zurückzuführen sein, und sollte man daher das Instrument alsdann so bald als möglich durch einen guten Chronometermacher überholen lassen. Inzwischen sind seine Angaben jedenfalls mit großer Vorsicht aufzunehmen. Es kommt auch gelegentlich vor, daß das Stehenbleiben dadurch eingetreten ist, daß die Zeiger miteinander unklar geraten sind. Diesen Übelstand ist natürlich nach dem Abschrauben des Glasdeckels leicht abzuheben. (Fortsetzung folgt\*\*).

## Internationales Kollisionsrecht.

Mitte vorigen Monats fand wiederum eine Sitzung der internationalen Regierungskonferenz in Brüssel statt, welche auf Betreiben des Comité Maritime International durch die belgische Regierung zusammenberufen worden ist, um zu einer

Verständigung über die Vereinheitlichung des Seerechts, zunächst mit bezug auf Schiffszusammenstöße und Hilfsleistung in Seenot, zu gelangen. Der deutsche Zweigverein des Comité Maritime, der deutsche Verein für internationales

Seerecht hat für seine Bestrebungen einen ganz besonders wertvollen Erfolg zu verzeichnen, insofern als es gelang, nicht nur diejenigen Staaten zu interessieren, welche den langjährigen Bestrebungen dieses Verbandes dauernde Aufmerksamkeit geschenkt hatten, sondern auch solche Mächte, welche sich bislang, wenn auch nicht gerade ablehnend, so doch sehr zurückhaltend verhielten.

Es gelang unter der Mitwirkung des belgischen Staatsministers Beernaert nun auch die Regierung von Großbritannien, Deutschland und Österreich-Ungarn soweit zu interessieren, daß auch diese sich entschlossen, an der Konferenz teilzunehmen, mit dem ausgesprochenen Zweck, unter den hauptsächlichsten Schifffahrt treibenden Nationen ein gemeinsames Recht zunächst für die Folgen von Kollisionen von Seeschiffen in die Wege zu leiten bzw. eine gemeinsame Grundlage anzubahnen, auf welcher jeder einzelne Staat dahin streben dürfte, diese schwersten aller Seegefahren in den bezüglichlichen gesetzlichen Vorschriften auf ein und dieselbe Basis zu stellen.

Diese Bestrebungen sind nicht jüngsten Datums, sondern erstrecken sich zurück bis auf das Jahr 1898, in welchem das Comité Maritime International gegründet wurde, dessen Organisation so gefaßt war, daß es die Zentralstelle einer großen Anzahl einzelner National-Vereine mit gleichen Zwecken wurde. Im Laufe der Jahre fanden eine große Zahl von Beratungen statt, so in London, Hamburg, Liverpool und wechselnd in den verschiedensten Seepätzen, und nunmehr ist es endlich gelungen, eine gemeinsame Beratung diplomatischer Vertreter von Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Belgien, Holland, Schweden, Norwegen, Italien, Rußland, Japan, Spanien, Portugal, Rumänien, Kongostaat, Ver. Staaten von Nordamerika, Brasilien, Chile, Argentinien und andere Mittel- und Südamerikanische Staaten zu einer gemeinsamen Arbeit zusammenzufassen, welche augenscheinlich insofern zu einem außerordentlich günstigen Resultat gekommen sind, als in Brüssel unter einstimmiger Zustimmung aller Parteien nunmehr ein Übereinkommen getroffen worden ist, welche die Prinzipien des Schadensersatzes einheitlich feststellt.

Es handelt sich hierbei lediglich um die Frage, in welchen Grenzen und unter welchen Gesichtspunkten ein durch Kollision von Seeschiffen eingetretener Schaden unter den betroffenen Parteien zu regeln ist, während nicht zur Beratung stand und gewiß zukünftigen Abmachungen vorbehalten blieb, bis zu welcher Grenze der einzelne Schiffsreeder durch einen verschuldeten Zusammenstoß zu haften habe. Augenscheinlich war diese Materie zu schwer zu erledigen, um schon jetzt gemeinsam mit den übrigen Fragen entschieden zu werden, denn die Gesetzgebung in dieser Hinsicht ist eine so außerordentlich verschiedene, als die meisten Nationen die Haftpflicht mit den aus Schiffskörpern bzw. Fracht aus einer Kollision geretteten Werten begrenzen, während die größte Schifffahrt treibende Nation Großbritannien nicht solchen Wert zu Grunde legt, sondern den Reeder äußerst mit festgesetzten Maximalbeträgen auf die Brutto-Registerton des Schiffes aus seinem am Lande befindlichen Vermögen haften läßt. Diese große Verschiedenheit muß späteren Verhandlungen vorbehalten bleiben, da augenscheinlich ein Einbeziehen dieser Prinzipfrage in den gegenwärtigen Verhandlungen ein greifbares Resultat verhindert hätte.

Im ganzen und großen sind die Prinzipien des deutschen Seerechtes zu Grunde gelegt worden, und in erster Linie ist man übereingekommen, daß dann eine Haftpflicht nicht eintrete, wenn der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt ist, ebenso wenn die Ursache eines Zusammenstoßes zweifelhaft bleibt, ein Schuldbeweis also nicht zu erbringen ist. Dieses Prinzip gilt selbst, wenn ein vor Anker liegendes Schiff beschädigt wird; ist jedoch von zwei Schiffen eins allein schuldig, so hat dieses für den gesamten

Schaden aufzukommen; wird jedoch beiden Schiffen ein Verschulden zuerkannt, so ist durch richterliches Erkenntnis festzustellen, in welchem Grade jedes derselben schuldig ist, und die entstandenen Schäden sowohl der Schiffe, ihrer Ladung, Besatzung, Reisenden etc. sind im Verhältnis der erkannten Schuld zu verteilen.

Hierin liegt eine starke Abweichung von dem deutschen Rechte, nicht bezüglich des Schiffes selbst, sondern soweit die Ladung berechtigt ist, Regreß zu nehmen. Bereits seit Jahren besteht in Deutschland die Grundlage, daß bei einem Schiffszusammenstoß der entstehende Schaden der Schiffe bzw. des Reeders Fracht nach dem Grade des Schuldverhältnisses unter den Reedereien zu teilen ist, dagegen waren die Ladungen beider Schiffe berechtigt, sich für vollen Ersatz bis zu 100 pZ ihres Schadens an jedes der beiden Schiffe zu halten, sobald beide ein Verschulden trafen, und da sich meistens die Reedereien durch ihre Konnossemente vor solchen Ansprüchen der eigenen Ladung freigezeichnet hatten, so war es naturgemäß, daß das andere Schiff für den ganzen Ladungsschaden in Anspruch genommen wurde, selbst wenn ihm gerichtlich vielleicht nur ein Viertel der Schuld zugemessen war; allerdings konnte dann dieses so in Anspruch genommene Schiff sich an dem mitschuldigen Schiffe im Verhältnis der Schuld auf dem Regreßwege erholen und gerade durch diesen eigentümlichen Umstand vermochte die beschädigte Ladung des schuldigen Schiffes sich auf dem Wege der Inanspruchnahme des fremden Schiffes schadlos halten, es dem fremden Reeder überlassend, wie er seinerseits von dem eigenen Schiffe verhältnismäßigen Ersatz erhielt.

Mit diesem Prinzip räumt der jetzige Entwurf des internationalen Gesetzes auf, und die beschädigte Ladung kann bei Inkrafttreten desselben nur in dem Verhältnis vom anderen Schiffe Ersatz verlangen, als dieses mitschuldig erklärt ist, doch wird das eigene Schiff von dieser Ersatzpflicht durch die Bestimmung des eigenen Frachtvertrages befreit. Diese Änderung entspricht zweifellos den allgemeinen Rechtsanschauungen, denn es ist an und für sich eine unverständliche Folge des jetzigen Rechtes, daß ein Schiff, dem vielleicht nur 10 pZ Verschulden an einer Kollision zuerkannt ist, dennoch 100 pZ des Schadens an der Ladung des anderen Schiffes zu bezahlen hat, ebenso daß die Freizeichnung des Reeders in den Konnossementen für die eigene Ladung tatsächlich illusorisch wird durch die Möglichkeit, das andere Schiff ohne Rücksicht auf die Höhe des Verschuldens haftbar zu machen.

Die lange außerordentlich verschieden beurteilte Frage, welche Rechtsfolgen eintreten, wenn ein geschlepptes Schiff kollidiert, war gleichfalls vom Comité Maritime zur Beratung gestellt worden. Es soll der Schleppdampfer gewissermaßen als Appendix des geschleppten Schiffes angesehen werden, so daß im Fall eines Zusammenstoßes das geschleppte Schiff für einen Schaden aufzukommen hat, möge derselbe von ihm selbst oder dem in seinen Diensten stehenden Schlepper verursacht sein. Hat auf diesem Wege das geschleppte Schiff Ersatz leisten müssen und das Verschulden liegt auf Seiten des Schleppers allein, so bleibt der Regressweg offen, ferner soll dem beschädigten Schiffe auch das Recht zu, statt an das geschleppte Schiff sich direkt an den Schlepper zu halten, dagegen haftet der Schlepper niemals für ein Verschulden des geschleppten Schiffes.

Die übrigen Vereinbarungen betreffen in der Hauptsache die Art der Behandlung von Ansprüchen aus Schiffszusammenstößen und soll vor allen Dingen ein solcher Rückgriff nicht von besonderen Förmlichkeiten abhängig sein und eine allgemeine Verjährungsfrist mit 2 Jahren nach dem Zusammenstoß eintreten, doch gilt auch für die Ladung die Verjährung nicht unterbrochen, sobald das Schiff sein Klagerecht geltend gemacht hat.

Wenn auch das Prinzip, daß bei einem Schiffszusammenstoße beide Schiffe sich gegenseitig Hülfe zu leisten haben, nicht unterbrochen werden soll, so werden dennoch keine Rechtsfolgen an Unterlassung dieser Pflicht gebunden; es kommt augenscheinlich eben zu häufig vor, daß die Mannschaft eines kollidierenden Schiffes unter allen Umständen erst für die eigene Sicherheit sorgen muß, und es darf kein Vorwurf daraus gezogen werden, daß diese Sorge tatsächlich dazu führt, einem anderen Schiffe nicht zu helfen, obgleich sich vielleicht später herausstellt, daß es ohne Gefahr hätte geschehen können.

Zusammenstöße zwischen Kriegsschiffen oder einem derselben mit einem Kauffahrteischiffe sollen von der internationalen Regelung ausgeschlossen sein und sich nach dem Rechte des Heimatshafens richten.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß ein solcher Entwurf eines internationalen Rechtes von jedem einzelnen Staate gewisse Verzichtes verlangt, auf der anderen Seite aber auch eine Gewähr geboten wird, unter anderer Staatshoheit dieselben Vorteile zu erreichen, die das Heimatland gewährt, und wie alle Gesetze mit weitem räumlichen Gebiet nur auf dem Wege eines allseitigen Kompromisses haben zustande kommen können, um dauernd segensreich zu wirken, so liegt auch hier eine Materie vor, deren internationale Regelung für die Allgemein-

heit nur von Segen sein kann, denn jeder Roeder und Versicherer weiß nur zu Genüge aus der Praxis, wie schwer es ist, seine Interessen wahrzunehmen, stoßt er an allen Punkten auf verschiedene Gesetzgebungen und verschiedene Paragraphen, und wenn auch eine absolute Gleichmäßigkeit erst dann eintreten kann, wenn durch Urteil der höchsten Gerichte der ersten Kulturnationen eine gewisse Gleichheit in der Beurteilung stattfinden wird, so ist doch das gegenwärtige Streben nach einer internationalen Regelung der Prinzipienfrage von außerordentlich durchschlagendem Nutzen.

Wie groß die Schwierigkeiten des Comité Maritime und seiner Zweigvereine waren, so viele Regierungen und Länder zur Annahme gemeinsamer Prinzipien zu bringen, vermag nur derjenige zu beurteilen, der in den letzten 7 Jahren die Bemühungen verfolgt hat, um so mehr als augenscheinlich auf Seiten Großbritanniens und Deutschlands anfanglich besondere Bedenken gegen diese Bestrebungen vorlagen. Jetzt ist die Freude und Anerkennung, durchgedungen zu sein, allgemein, und vor allen Dingen ist es die belgische Regierung, welche Anspruch hat auf den Dank aller Seeschifffahrt treibenden Nationen für die außerordentlich umsichtigen und tatkräftigen Bemühungen, mit welchen sie es verstanden hat, alle irgendwie wichtigen Nationen zum gemeinsamen Streben zu vereinigen.

Hamburg, November.

Direktor F. Plass.

## Grundlagen der großen Havarie insbesondere nach deutschem Recht.

Vortrag gehalten im Nautischen Verein zu Bremen am 19. Okt. 1905 von Disponent Dr. jur. E. Prosch, Bremen.

(Fortsetzung.)

Als zweite Art von Havariégrosse-Opfern kommen nach dem Gesetz zum Ausgleich:

Die durch die vorerwähnten Maßregeln ferner verursachten Schäden; man bezeichnet sie allgemein als die sog. »Havariégrosse-Folgen«.

Das sind also Ereignisse, die mit einer Havariégrossemaßregel in ursächlichem Zusammenhange stehen. Dieser Zusammenhang ist aber nicht allzuweit zu verfolgen und es kann nicht jedes zufällige Ereignis, das ohne die Havariégrossemaßregel nicht eingetreten wäre, als ersatzberechtigt angesehen werden, sondern nur diejenigen Folgehandlungen, oder dasjenige zufällige Ereignis, das sich als natürliche, voraussehbare, (wenn auch nicht beabsichtigte) Folge des Opfers im gewöhnlichen Verlauf der Dinge darstellt, ist als eine »Havariégrossfolge« in unserem Sinne anzusehen. (Vergl. Schaps, Seerecht. S. 597). Dies wird durch einige Beispiele klar werden:

Wird ein Mast gekappt, um das Kentern eines Schiffes zu verhüten, so ist dies Havarie-Grosse, entsteht aber nun durch das Niederbrechen des gekappten Mastes eine Beschädigung des Decks, Deckhauses u. s. w., so war diese Beschädigung zwar keine beabsichtigte, aber sie ist eine ohne Weiteres voraussehbar gewesene Folge der Havariégrosse-Maßregel und als solche auch in Havarie-Grosse zu ersetzen; oder z. B.: es werden die Luken eines Schiffes geöffnet, um Ladung zu werfen, in die geöffneten Luken dringt Seewasser ein und richtet an der Ladung Schaden an, so ist dieser Schaden auch als »Havariégrossfolge« zu ersetzen, und auch die durch den Wurf der Ladung dem Roeder entgangene Fracht ist als solche »Havariégrossfolge« zu vergüten. Ferner kommt es häufig vor, daß beim Einschleppen eines manövrierunfähigen Schiffes die Schlepptrasse, die das Schiff mit hülfeleistendem Dampfer verbindet, bricht; die Kosten der Neubeschaffung sind gleichfalls in großer Haverei zu ersetzen, ebenso wie der Hilfslohn; letzterer als selbständiger Havariégrossfall, erstere als »Havariégrossfolge«. Dagegen sind nicht als ersatzberechtigte Havariégrossfolgen anzusehen solche Ereignisse, die zwar mit einer früheren Havariégrosse-Maßregel in Verbindung gebracht werden können, aber nicht mehr in dem

erforderten Kausalzusammenhange mit ihnen stehen, z. B.: ein Schiff läuft in einen Nothafen ein und wird während seines Aufenthaltes dort durch Unwetter stark beschädigt; ein Schiff ist in Gefahr zu kentern und der Kapitän desselben muß einen Mast kappen lassen; das Schiff wird mehrere Tage später durch eine Stromversetzung auf Strand getrieben, der es möglicherweise genügend hätte widerstehen können, wenn es noch alle Segel hätte setzen können. Derartige Ereignisse sind, wie gesagt, als Havariégrossfolgen nicht mehr anzusehen.

Besonders aber sei hier betont, daß solche Schäden nicht als große Havarie angesehen werden können, die durch diejenige Gefahr entstehen, der man durch die Rettungsmaßnahme entgehen wollte.

Hier nur ein Fall aus der Praxis: Ein Dampfer läuft im Sunde auf Grund. Der Kapitän beordert die Maschine rückwärts, um das Schiff flott zu bekommen, während sich dieses nun rückwärts bewegt, schrammt es mit dem Boden über die dort befindlichen Klippen, trägt einige Beulen und Schrammen davon und kommt danach gänzlich frei. Eine Reklamation dieser Schäden als durch die Abbringungsmanöver entstandener in Havarie-Grosse konnte nicht als gerechtfertigt anerkannt werden, denn diese Schäden sind nicht anzusehen als Folgen der Abbringungsmanöver, sondern als Schäden, die aus derselben Gefahrquelle hervorgegangen sind, deren Wirkungen man durch die Abbringungsversuche ja erst hat entgehen wollen, jedoch noch nicht entgangen war, da man eben die Wirkungen der Strandung noch in der Bodenbeschädigung hat erfahren müssen.

Als dritte und letzte Art von Havariégrosse-Opfern nennt das Gesetz die Kosten, die zum Zwecke der Errettung aus gemeinsamer Gefahr aufgewendet werden bzw. als Folge davon entstehen. Es bedarf wohl keines näheren Eingehens auf diesen Punkt und sei nur erwähnt, daß diese Kosten den verschiedenartigsten Charakter tragen können; es kann sich dabei um Hilfslohnkosten handeln, die entstanden sind, um ein in Seenot befindliches Schiff binnen zu schloppen, es können Nothafenkosten darunter gedacht sein, Taucherkosten zur Schiffsuntersuchung und so weiter.



Das deutsche Gesetz hat außer der Aufstellung der drei von mir behandelten Kategorien noch eine Anzahl von Spezialfällen in § 706 H. G. B. näher aufgeführt, die im Seeverkehr am häufigsten vorzukommen pflegen. Diese Fälle lassen sich nun ja natürlich ohne weiteres schon aus den allgemeinen Havariegrundsätzen herleiten und hätten deshalb einer besonderen Erwähnung nicht bedurft. Aber der Gesetzgeber hatte bei der besonderen Aufzählung jener Fälle den Zweck im Auge, damit gleichzeitig eine Begrenzung der einzelnen Fälle zu geben, damit der freien und weiten Auslegung bei ihnen, namentlich, was sog. Havariegrosse-Folgen betrifft, vorgebeugt und ein für allemal festgestellt werde, das gilt als Havariegrosseakt in dem und das in jenem Fall, weitergehende Maßnahmen werden dabei nicht mehr als Havarie-Grosse angesehen. Diese Fälle sind, sofern es sich um Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr handelt, die folgenden:

»Wenn Waren, Schiffsteile oder Schiffsgeschäften über Bord geworfen, Masten gekappt, Taus oder Segel weggeschnitten, Anker, Ankertaus oder Ankerketten geschluppt oder gekappt werden.

Sowohl diese Schäden selbst als die durch diese Maßregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden gehören zur großen Haverei.

2) Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder teilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen wird.

Es gehört zur großen Haverei sowohl der Leichterlohn als der Schaden, der bei dem Überladen in das Leichterfahrzeug oder bei dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiffe zugefügt wird, sowie der Schaden, den die Ladung auf dem Leichterfahrzeug erleidet.

Muß die Erleichterung im regelmäßigen Verlaufe der Reise erfolgen, so liegt große Haverei nicht vor.

3) Wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird, jedoch nur wenn es zum Zwecke der Abwendung des Unterganges oder der Nemothung geschieht.

Sowohl die durch die Strandung einschließlich der Abbringung entstehenden Schäden als auch die Kosten der Abbringung gehören zur großen Haverei.

Wird das behufs der Abwendung des Unterganges auf den Strand gesetzte Schiff nicht abgebracht oder nach der Abbringung reparaturunfähig befunden, so findet eine Havereivertheilung nicht statt.

Strandet das Schiff, ohne daß die Strandung zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt ist, so gehören zwar nicht die durch die Strandung veranlaßten Schäden, wohl aber die auf die Abbringung verwendeten Kosten und die zu diesem Zwecke dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur großen Haverei.

4) Wenn das Schiff zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothafen einläuft, insbesondere wenn das Einlaufen zur notwendigen Ausbesserung eines Schadens erfolgt, den das Schiff während der Reise erlitten hat.

Das Nähere über Nothafenanlauf soll später behandelt werden.

Die fernereren Fälle betreffen Verständigung und Loskauf bei Seeräuber- und Feindesangriff, Beschaffung von Havariegeldern und die Kosten des Auseinandersetzungsverfahrens, d. i. der Dispatchierung.

Die Bedeutung dieser Fälle ist nicht gleichartig. Z. B. die Bestimmungen über Loskauf von Seeräubern, oder Verteidigung gegen sie, waren mir stets als ziemlich problematisch erschienen, haben jedoch durch gewisse Vorgänge im ostasiatischen Kriege wieder erhöhte Bedeutung erlangt, worauf ich nachher noch zu sprechen kommen werde.

Wenn ich nun auf die einzelnen Punkte näher eingehe, so will ich von vornherein bemerken, daß es sich bei dem

vorzutragenden um deutsches Recht handelt, das sich in manchem anders darstellt, als die York-Antwerp-Rules.

Die Bestimmung über Seewurf, die an erster Stelle in H. G. B. aufgeführt ist, betrifft auch den ältesten als Havariegrosse-Maßregel angesehenen Fall, wie am Eingang dieser Ausführungen schon erwähnt worden ist, und ich denke, daß über den Sinn der Bestimmung wenig hinzuzufügen ist, nur will ich nochmals auf das zurückverweisen, was vorhin schon einmal gesagt worden ist: Es darf kein Totalopfer vorgenommen werden, wenn große Havarie bestehen bleiben soll. Wird also die ganze Ladung geworfen, so hört der Seewurf auf, Havariegrosse-Maßregel zu sein, denn dann fehlt es eben an gemeinsamer Rettung von Schiff und Ladung. Es liegt auf der Hand, daß gerade bei den Fällen des Seewurfs und beim Kappen von Schiffsteilen eine Menge von sog. »Havariegrossefolgen« eintreten können und auch eintreten, die dann selbst wieder große Havarie werden, man braucht bloß an die vorhin gegebenen Beispiele zu denken (Beschädigung von Ladung bei Seewurf, Beschädigung des Schiffes, des Decks etc. bei Mastkappen und ähnliches).

Als weiteren Havariegrossefall nennt das H. G. B. die Ladungsleichterung. Erforderlich kann sie z. B. werden zur Flottbringung eines gestrandeten Schiffes, ferner um das Schiff über Wasser zu halten, falls es leck geworden sein sollte u. A. mehr. Es ist bei allen diesen Fällen natürlich Voraussetzung, daß auch die sonstigen Erfordernisse der Havarie-Grosse vorliegen, und eine Leichterung, die nur im regelmäßigen Verlaufe der Reise erfolgt oder erfolgen mußte, kann als Havariegrosse-Maßregel nicht angesehen werden (Z. B. Leichterung zum Zweck des Passierens einer Barre). Als direkte Leichterungskosten kommen in Betracht die Leichterlöhne, nämlich das Mietgeld für die Leichterfahrzeuge und die Arbeitslöhne und Kosten für das Umladen, ferner sind als ersatzberechtigte »Folgen« solcher Leichterungen anzusehen, der bei dem Umladen dem Schiffe, oder der Ladung und auch wohl den Leichtern zugefügten Schaden, sowie der Schaden, der die Ladung auf den Leichtern trifft. Die Leichterungsfälle bieten m. E. keine besonderen Schwierigkeiten und Komplikationen, soweit sie als Havariegrossemaßregeln zu berücksichtigen sind, ich brauche darauf wohl heute nicht näher einzugehen, kann mich vielmehr den beiden weniger klarliegenden Fällen zuwenden, bei deren Auslegung sich schon größere Meinungsverschiedenheiten und Ungewissheiten über die Ausdehnung des Havariegrosseprinzips geltend machen, es sind dies die Fälle der Strandungen und des Nothafenanlaufens.

Was die Strandungen betrifft, so sind, wie schon am dem vorhin mitgetheilten Gesetzestext hervorgeht, zwei Arten zu unterscheiden: einmal die freiwillige, absichtliche Strandung und dann die zufällige, oder die wie zufällige im Gesetz behandelte Strandung.

Bei der absichtlichen Strandung muß das Schiff auf Grund gesetzt worden sein zu dem Zwecke, das Schiff und die Ladung dadurch vor dem sonst eingetretenen Untergang zu bewahren, oder der Nemothung durch Feinde oder Seeräuber. Liegt ein solcher Fall vor, so gehören in Havarie-Grosse einmal die durch die Strandung an Schiff und Ladung entstehenden Schäden und dann die durch die Wiederabbringungsmaßregeln entstandenen Schäden und Kosten, sei es nun, daß die Abbringung durch Schlepper, infolge Leichterung, oder wie sonst ermöglicht worden ist.

Alle anderen Fälle der Strandung werden rechtlich wie zufällige Strandungen behandelt, mag es sich auch immer um eine beabsichtigte Strandung handeln, wenn man nur nicht damit dem Untergang oder der Kaperung hat entgegenstellen wollen, sondern etwa einer drohenden Kollision, oder wenn Fälle vorliegen, in denen das Schiff tatsächlich unabsichtlich auf Strand gelaufen ist, indem es entweder durch Sturm auf See auf Strand getrieben wurde, oder in seichtem Wasser auf

Grund geriet. Hier sind die durch die Strandung hervorgerufenen Schäden keine Havariégrosseschäden, darum auch die Abbringungsmaßregeln keine Havariégrossesfolgen an und für sich; sie können jedoch dadurch zu selbständigen Havariégrossesakten werden, daß sich Schiff und Ladung in gemeinsamer Gefahr befinden und die Abbringung zur Rettung beider aus dieser Gefahr vorgenommen werden. Daraus erbellt, daß bei allen unabsichtlichen und den nicht zur Vermeidung des Untergangs herbeigeführten absichtlichen Strandungen stets erst die Frage ist, ob eine gemeinsame Gefahr vorliegt, ehe wir entscheiden, ob die auf die Abbringung verwendeten

Kosten etc. in Havariégroße zu vergüten sind, oder nicht. Nun ist eine solche Gefahr bei Strandungen in See wohl meist ohne Weiteres anzunehmen, denn dann steht Leckspringen oder Durchbrechen in der Regel zu befürchten.

Anders aber verhält es sich z. B. beim Festgeraten in Kanälen, wo der Boden verhältnismäßig eben und an ein Leckspringen oder Durchbrechen nicht so leicht zu denken ist. Da wird wohl meist eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung durch die Strandung nicht herbeigeführt sein, und es werden darum die Kosten etwaiger Abbringungsmaßnahmen nicht in großer Havarie ersetzt werden können. (Schluß folgt.)

## Schiffbau.

**Segelschiffe mit Motor und umsteuerbarer Segelschraube.** Solange man auf Dampfmaschinen angewiesen war, hinderte die Kesselanlage auf Segelschiffen eine allgemeinere Aufnahme, der Motor dagegen läßt sich überall leicht einfügen. Schon im Jahre 1892 berichtet eine Mitteilung in Nr. 44 dieses Blattes: »Der Petroleum-Motor entspricht den Anforderungen an eine Hilfsmaschine für jede Art von Segelfahrzeugen auf das Vollkommenste; er ist die unabhängigste Kraftquelle für den Betrieb einer Schraube, beansprucht den geringsten Raum und die wenigste Wartung, und bietet mit der in Stevenrichtung einstellbaren Schraube jedem Segelschiffe die Faktoren, welche ihm den Vorteil der Maschinenkraft zur Fortbewegung sichern und doch in seiner Eigenart als Segler liegenden Vorzüge nicht beeinträchtigen.« Die Maschinenanlagen sind bislang genau der Verwendung entsprechend gewählt worden. Für alle Fahrzeuge ist mit verschwindender Ausnahme der starke Petroleum-Motor mit der Segelschraube verbunden worden, weil Benzin-Motore auf Holzbooten die Assekuranz der Boote erhöhen, oder sie ganz ausschließen. Daher ist für Hochseefahrzeuge nur der Petroleum-Motor in Frage gekommen und seit 1890 zusammen mit der Meißner-Segelschraube in mehr als 100 Hochsee- und Fischereifahrzeugen aller Art mit Maschinenanlagen bis 150 PS. geliefert worden. Diese Anlagen haben sich im Ganzen bewährt und sind noch heute alle im Betriebe. Die kleinen Segelfahrzeuge auf Flüssen und Binnenseen haben dagegen bis heute noch wenig Maschinenanlagen, da diese Fahrzeuge so konstruiert sind, daß eine Maschinenanlage darin überhaupt keinen Platz findet. Die Kleinkraftmotoren, welche hier die bei geringer Leistung unrationell arbeitende Dampfmaschine ersetzen, haben aber keine direkte Umsteuerung, so daß ein für die Manövrierfähigkeit von Booten unerlässliches Rückwärtsgehen durch den Motor selbst nicht möglich ist. Diesem Uebelstande hat die Meißner umsteuerbare Segelschraube, eine Vorrichtung zum Verstellen der beweglichen Flügel der Schiffschrauben während der Fahrt, abgeholfen. Diese Umsteuerungsschraube ist bekannt. Bei der Konstruktion der Segelschraube sind die drehbaren Schraubenflügel in genau axialer Richtung mit dem Steven einzustellen, damit das Schiff unter Segel von der Schraube nicht behindert wird. — Die Vorteile, welche Maschinenanlagen dieser Art geboten haben und stets bieten, liegen für das Lesepublikum der »Hansa« auf der Hand, brauchen deshalb auch nicht besonders aufgezählt zu werden. Das Erkennen der Vorzüge bricht sich langsam aber sicher Bahn. Aus kleinen Anfängen mit 3 und 4 PS Maschinenanlagen sich entwickelnd, fordert man heute schon 60 bis 80 PS Maschinenanlagen für Dreimastschoner und große Segelschiffe und es ist nach diesen Erfolgen das Vertrauen zu noch stärkeren Anlagen wohl berechtigt. Für den Fachmann ist die Frage nur die, ob über 100 PS hinaus der Diesel-Motor und der Schiffsgasmotor eingreifen werden, sobald die Betriebssicherheit jener vorteilhaft arbeitenden starken Motore durch allgemeinere Aufnahme erwiesen ist? Die Konstruktion der

Meißner-Umsteuerschraube würde bei ihrer konstruktiv starken Einfachheit jeder Maschinenkraft genügen, also auch den sehr viel stärkeren Maschinenanlagen mit Diesel- und Sauggasmotor als Schiffsmaschinen.

### Baunaufträge.

Die Reederei H. Schudt, Flensburg, bestellte bei der Eiderwerft, A.-G. einen **Frachtdampfer** von 4000 T. Tragfähigkeit zur Lieferung per August 1906. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind:  $88,39 \times 13,31 \times 5,79$  m.

Der Hamburger Schiffswerft und Maschinenfabrik (vorm. Janssen & Schmölinsky) Akt.-Ges. sind **zwei Fischdampfer** (Lieferung September 1906) und **zwei weitere Fischdampfer** (Lieferung November 1906) in Bauauftrag gegeben worden.

Der Neubau eines **Hochseefischdampfers** ist der Werft von J. H. N. Wichhorst, Hamburg, von einem Hamburger Konsortium in Auftrag gegeben worden.

Die Heringsfischerei A.-G. in Leer hat der Cassensschen Werft in Emden den Bau eines **Dampfloggers** und der Werft von Johannsen in Danzig den Bau von **vier Dampfloggern** übertragen. Die Schiffe sollen messen:  $28,4 \times 6,5 \times 3,28$  m und müssen zur nächsten Fangperiode abgeliefert werden.

### Stapelläufe.

Für die Hamburger Hochsee-Fischdampfer-Gesellschaft m. b. H. lief am 12. November auf der Schiffswerft von Seebeck A.-G. in Geestemünde der Fischdampfer »**Gustav Platzman**« vom Stapel. Der Dampfer mißt:  $35 \times 6,0 \times 3,86$  m. Ausgerüstet ist er mit einer Triple-Compound-Maschine von ca. 400 ind. Pf., die Fahrgeschwindigkeit wird 10—12 Knoten per Stunde betragen.

### Probefahrten.

Am 9. November hat der zweite von den sechs neuen Dampfern der australischen Frachtdampferlinie des Norddeutschen Lloyd, »**Hessen**«, seine Probefahrt abgehalten. Der auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde erbaute Dampfer ist 124,9 m lang und etwa 5000 Br.-Reg.-T. groß. Die Probefahrt ist zur vollsten Zufriedenheit ausgefallen; die höchste Leistung betrug 3842 ind. Pf. bei  $14\frac{3}{4}$  Sm und 84 Umdrehungen.

Der auf der Werft von Nüske & Co., A.-G., Stettin, neu-erbaute Frachtdampfer »**Gladiator**« machte am 11. November seine Probefahrt, die zur vollen Zufriedenheit des Bestellers ausfiel. Der Neubau mißt:  $47,70 \times 8,20 \times 3,85$  m; Lade-fähigkeit 665 T. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 350 Pf. erhält ihren Dampf aus 2 Zylinderkesseln von zusammen 140 qm Heizfläche und 12 Atm. Überdruck.

Die Danziger Schiffswerft J. W. Klawitter hat ihre im April durch eine Feuersbrunst vernichteten Anlagen wieder

aufgebaut und seit dem 1. Oktober in Betrieb genommen. Die Anlagen sind um das Doppelte vergrößert worden. Der Antrieb der neuen Werkstätten erfolgt auf elektrischem Wege ebenso wie der Betrieb des neuen Schwimmdocks durch die massiv errichtete neue Zentrale für Kraft- und Lichtbedarf der Werft.

**Das neue Schwimmdock** der Aktien-Gesellschaft »Weser« ist, als es leer gepumpt werden sollte, in die Tiefe gesunken und später mit erheblichen Beschädigungen wieder gehoben worden.

## Treibende Schiffahrtshindernisse.

(Nach Mitteilungen der Seewarte).

Es wurden gesichtet: Am 5. November, Rixhöft-Leuchtturm NOzO 6 Sm.: Wrack, dessen Mastspitzen herausragen in 10 Faden. — Am 3. November auf 53° 42' N 5° 49' O: ein abgebrochener, feststehender, herausragender Mast. — Am 2. November auf 56° 22' N 3° 58' O: gekentertes kleines Schiff. — Am 4. November Europa-Stak W 13 Sm. (Gibraltar): kleines gekentertes Wrack. — Am 3. November auf 54° 38' N 2° 36' O: drei herausragende Masten. — Am 21. Oktober auf 44° 20' N 47° 54' W: Wrackstück weiß gemalt, darauf »Maria Margareta« in schwarz, nicht lange im Wasser. — Am 5. Oktober auf 36° 0' N 20° 56' W: 50' langes Achterteil eines mit Gras und Muscheln bewachsenen Wrack. — Am 18. Oktober auf 8° 26' S 34° 15' W: Wrack eines entmasteten, großen eisernen Seglers, anscheinend ausgebrannt. — Am 5. November, Dudgoen-Feuerschiff NWzW 1 Sm.: Wrackgut mit Mast, daran Segel eines Fischers. — Am 4. November im Öresund bei Falsterbo-Feuerschiff: Wrack unter Wasser. — Am 21. August auf 32° 50' S 176° 54' W: Wrack unter Wasser. — Am 8. November Bucht von St. John zwischen Kap Sponces und Black Point: zwei große loserisene Holzflöße. — Am 6. November Slillyhunter-Tonne WSW  $\frac{1}{4}$  Sm.: Wrack unter Wasser. — Am 9. November Newarp-Feuerschiff S 3 Sm.: gekentertes Fischerfahrzeug und Lowestoft WSW 10 Sm.: Wrack 70' lang. — Am 29. Oktober Kap Porpoise N 5 Sm.: Wrackgut. — Am 9. November bei Lyserort Tschainkowa-Bank O  $\frac{1}{4}$ , S  $\frac{1}{4}$  Sm.: aufrechter Mast, unten feststehend. — Am 27. Oktober Haaks-Feuerschiff mw. O 16 Sm.: großes Wrack. — Am 22. Oktober auf 51° 56' N 55° 0' W: Eisberg. — Am 23. Oktober auf 51° 19' N 56° 55' W und auf 50° 25' N 58° 45' W: 5 Eisberge. — Am 25. Oktober auf 48° 30' N 49° 15' W: Eisberg. — Am 21. Oktober auf 52° 6' N 55° 12' W: 2 Eisberge und in Belle Isle-Straße zwischen Kap Normas und Amour Point: 3 große und viele kleine Eisberge. — Am 13. Oktober auf 47° 56' N 50° 1' W: Eisberg.

## Maritime Rundschau.

Am 11. November fand unter Vorsitz von Herrn H. Scholdt, Flensburg, eine Sitzung deutscher Reeder, soweit sie an den Kopenhagener Minimalfrachten interessiert sind, statt. Sie galt der Vorbereitung für die Konferenz am 16. und 17. d. M. in Kopenhagen. Zu Delegierten wurden die Herren H. Scholdt, Flensburg; Böger, Hamburg und Winters-Bremen erwähnt.

Unter dem Namen »Roland-Linie« ist in Bremen eine Reederei errichtet worden, die mit 8000 T. Dampfern einen vierwöchigen Dienst nach der Westküste Südamerikas (Chile und Peru) unterhalten soll. An dem Unternehmen sind u. A. beteiligt: Joh. Achelis & Söhne, Deutsche Nationalbank, J. Matth. Gildemeister, Hoffmann & Leisewitz, Carl Schütte, F. E. Schütte, D. H. Waaijen & Co., E. C. Weyhausen, ferner Hardt & Co., Berlin, H. C. Horn, Schleswig. Die geschäftliche Leitung wird

der Schiffareeder Herr Henry Horn übernehmen. Das Kapital der Gesellschaft, das auf sieben bis acht Millionen festgesetzt ist, ist bereits gezeichnet.

In Berlin fand am 10. November die Gründung der »Midgards«, Deutsche Seeverkehrs-Aktiengesellschaft statt. Zweck des neuen Unternehmens ist die Übernahme und der Betrieb der dem oldenburgischen Staat gehörigen Hafenanlagen in Nordenham, sowie der Erwerb und Betrieb großer Frachtdampfer. Zu den Gründern der Gesellschaft zählen u. a. die Bank für Handel und Industrie und die Nationalbank für Deutschland. Ihr lobhaftes Interesse für die neue Gründung haben namhafte Reedereifirmen in Bremen und Hamburg, ebenso wie verschiedene Großindustrielle durch Beteiligung bestätigt.

Das neue Gesetz über die französische Handelsflotte, das auch eine Veränderung der Subventionsgesetzgebung bringen soll, wird am 17. d. M. in der französischen Deputiertenkammer zur Verhandlung kommen.

In einem Vortrag, den kürzlich der bekannte englische Jurist Herr Carver in London über Haftung der Reeder gehalten hat, sagte er, daß die englische Gesetzgebung der amerikanischen Harter Act, die bereits in Australien und Neu-Seeland eingeführt sei, zustrebe.

Der Dampfer des Norddeutschen Lloyd »Bremen« ist vor kurzem mit einer Einrichtung für drahtlose Telegraphie nach dem System Slaby-Arco »Telefunken« ausgestattet worden. Das System hat sich gleich bei der ersten Ausreise, die der Dampfer mit dieser Einrichtung an Bord gemacht hat, ausgezeichnet bewährt, indem es den Dampfer auf die Entfernung von 330 Kilometer mit der Station Scheveningen in drahtlose Verbindung brachte.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hat in diesem Jahre die Ehrengabe der Emile Robin-Stiftung für die beste Rettung in transatlantischer Fahrt dem Führer des Dampfers des Norddeutschen Lloyd »Köln« Herrn Kapitän H. Langreuter, für die am 28. Dezember v. Js. ausgeführte Rettung der aus 6 Personen bestehende Besatzung des englischen Schoners »Harald« verliehen.

## Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Kollision zwischen englischem Kriegs- und deutschem Handelsschiff in dichtem Nebel: Sie ist zurückzuführen auf unsichtiges Wetter und darauf, daß der Kapitän des Dampfers infolge Irrtums über die Quelle des gehörten Sirenen Signals Backbordrudergelagt, um vom Lande klar zu kommen, und nach Erkennen seines Irrtums die begonnene Drehung fortgesetzt hat, was jedoch nach der Sachlage gerechtfertigt war. Das Kriegsschiff hat es unterlassen, seine Fahrt nach dem Ausmachen der Nebelsignale von dem Dampfer gemäß § 16 der Regeln zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See genügend zu vermindern. (Bremerhaven). — Kollision im Kaiser-Wilhelm-Kanal zwischen deutschem Torpedoboot und schwedischem Dampfer: Sie ist darauf zurückzuführen, daß der Dampfer aus nicht aufgeklärter Ursache der Nordseite zu nahe gekommen ist, dort Grundsoy erhalten hat und nach der Südseite übergescheert ist. (Hamburg). — Kollision eines Ewer mit Elbfeuerschiff III: Der Ewer trieb vor den Bug des Feuerschiffs und sank infolge der durch den Zusammenstoß erlittenen Beschädigungen. Bei besserer Aufmerksamkeit auf den Ewer hätte der Unfall vermieden werden können. (Hamburg). —



Strandung eines Dampfers an der Ostküste von Sachalin: Sie ist darauf zurückzuführen, daß das Schiff in unsichtigem Wetter durch eine unbekannte Strömung versetzt worden ist, hauptsächlich aber darauf, daß die an Bord benutzten Karten unrichtig waren. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden. (Hamburg.)

**Beförderung feuergefährlicher Gegenstände.** Wiederholt sind in letzter Zeit aus Interessentenkreisen Klagen über die Behandlung bengalischer Zündhölzer als Sprengstoffe laut geworden. Nunmehr hat der Senat zu Hamburg beschlossen, daß bis auf weiteres bengalische Zündhölzer als zur Klasse II b der feuergefährlichen Gegenstände im § 1 der Verordnung betr. die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen, vom 30. November 1896, gehörig behandelt, auch im Hafenverkehr den für Sprengstoffe geltenden besonderen Bestimmungen nicht mehr unterworfen werden sollen.

**Prüfungswesen.** Der Beginn der diesjährigen Schifferprüfung für große Fahrt in Stralsund ist auf den 7. Dezember verlegt worden. Im Anschluß an diese Prüfung wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde und in der Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen abgehalten werden.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 13. November. Aus dem bekanntgegebenen Schriftwechsel einer Maklerfirma mit der Oberpostdirektion geht die Dringlichkeit einer Verbesserung im Schiffsmeldewesen von Cuxhaven, wie sie vom Verein wiederholt befürwortet worden ist, überzeugend hervor. — Aus Informationen, die Herrn Kapt. Theile geworden sind, soll das Schelenkulener Feuer den von Herrn Siemsen in letzter Sitzung vorgeschlagenen Änderungen unterzogen werden. — Herrn Schrader, der sodann seinen Nebelsignalapparat zur Zufriedenheit vorführte, wurde der Bescheid, daß die Hörweite des Tones auf größere Entfernungen auf der Elbe geprüft werden solle. — Ein interessanter Vortrag wurde dann, nach der »Neuen Htg. Börsenhalle«, über das Rettungsboot »Uriel« des Herrn Kapitän Brude gehalten. Das Boot hat mit vier Herren im Herbst 1904 eine Reise von Aalesund nach Amerika gemacht. Während der Reise hat das Boot die gehegten Erwartungen übertroffen. Interessant war, daß bei dieser Gelegenheit darauf aufmerksam gemacht wurde, daß ein auf denselben Prinzipien beruhendes Dampfrettungsboot bereits im Jahre 1886 auf einer Versammlung der Institution of Naval Architects vorgeführt wurde, und zwar von dem Mitglied des Nautischen Vereins Herrn Ingenieur Benjamin. Die allgemeine Einführung scheiterte aber an der damals bestehenden Abneigung gegen Dampfrettungsboote. — Als weiterer Punkt stand die Wahl einer Kommission zur Abänderung des Statuts auf der Tagesordnung. Es machte sich aber nur wenig Neigung zu Statutenänderungen geltend und nach kurzer Debatte unterblieb die Wahl der Kommission. — Nächste Sitzung am 20. November.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 15. November. Der Vorsitzende Herr Kapitän Bendix macht darauf aufmerksam, daß am 25. Novbr. das Stiftungsfest des Vereins stattfindet und bittet um regu Beteiligung. Aufgenommen wird Herr Kapt. Kalkenberg. Herr Kapt. A. B. C. Voss übernimmt eine Schrift von Kapt. Klein, betitelt »Verhütung der Dampferkollisionen als Gegenstand einer Preisaufgabe von 100 000 Frks.« zur Durchsicht, um in nächster Sitzung darüber zu berichten. — Herr Kapt. Brude demonstriert sein Modell eines geschlossenen Rettungsbootes. Der als Gast anwesende Herr Ingenieur Benjamin teilt

mit, daß er vor 19 Jahren in England dieselbe Idee in der »Association of Naval Architects« vorgeführt habe, die nun von Kapt. Brude ausgeführt worden sei. Die Idee wird, abgesehen von vielleicht noch anzubringenden einzelnen Verbesserungen, als eine der glücklichsten, jemals ausgeführten anerkannt. Wegen sehr vorgerückter Stunde wird nicht mehr in die Tagesordnung eingetreten. — Nächste Sitzung am 29. November.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 9. November abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 17 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: »Gesetz, betreffend die Untersuchung von Seemännern.« Nachdem bereits in der vorigen Versammlung Beschlüsse des Vereins vom Jahre 1902 nochmals gutgeheißen waren, wurden jetzt die im Laufe der Zeit notwendig gewordenen Zusätze zu diesen Anträgen einer Diskussion unterworfen. Während die endgültige Beschlußfassung zu dem Resultate dieser Diskussion der nächsten Versammlung vorbehalten werden sollte, kam man in dieser Versammlung zu dem Resultate, daß folgende Punkte in dem Gesetze eine Berücksichtigung erfordern: 1) In jeder Seeamtsverhandlung muß wenigstens einer der Beisitzer ein aktiv zur See fahrender Kapitän oder Schiffsoffizier, und wenn Anträge gegen einen Schiffsoffizier zu erwarten sind, außerdem noch ein aktiv zur See fahrender Schiffsoffizier zugegen sein. Als aktiv haben auch zu gelten solche Kapitäne und Schiffsoffiziere, welche erst seit einer geringen, aber bestimmten Anzahl von Jahren die Seefahrt aufgegeben haben. Die Liste der Beisitzer muß so zahlreiche Vertreter dieser Kategorien aufweisen, daß auch stets einige davon im Hafen anwesend sein werden. Über die Anwesenheit dieser Beisitzer im Hafen ist ein Meldewesen in Anlehnung an die schon befindlichen Schiffsmeldungen einzurichten, damit das Seeamt stets unterrichtet ist, wer zur Verfügung steht. 2) Der Reichskommissar soll nicht berechtigt, sondern verpflichtet sein, der Verhandlung des Seeamts beizuwohnen. 3) Lotsen sollen ebenfalls berechtigt sein, sich vor dem Seeamt eines rechts- oder sachkundigen Beistandes zu bedienen. Die Inhaber ausländischer Kapitäns- oder Schiffsoffizierspatente sollen dieselbe Berechtigung haben, wenn die Inhaber deutscher Patente bei jener Nation hierzu ebenfalls berechtigt sind. 4) Der Vorsitzende des Seeamts soll verpflichtet sein, die vor der Hauptverhandlung erforderlichen Ermittlungen und Zeugenvernehmungen selbst vorzunehmen, und hat ihm hierbei ständig ein Sachverständiger zur Seite zu stehen. 5) Entschädigungspflicht des Seeamts für nachteilige Folgen eines von ihm zu Unrecht eingeleiteten Verfahrens.

## Büchersaal.

Der kürzlich von der Seewarte herausgegebene »Pilot« (Heft 30) hat folgenden Inhalt: Lotungen; Betonung in Brasilien; Brasilianische Barresignale; Parahyba (Cabedello); Pernambuco; Tamandaré; Maceió (Jaraguá); Bahia; Abrolhos-Bank; Victoria (Espírito Santo-Bucht); Victoria bis zum Kap St-Thomé; Guarapari-Inseln; Santa Anna-Inseln; Macabé; Der Hafen von Kap Frio; Rio de Janeiro; Die Sepetiba-Bucht; Ilha Grande; Albrabao-Bucht; Jacuacanga-Bucht; Santos; Paranaguá-Bucht; Guaratuba-Bucht; São Francisco do Sul; Itajahy; Avoredo-Insel; Santa Catharina und Desterro; Laguna (Lagoa); Rio Grande do Sul; Porto Alegre; Rio Grande do Sul bis La Plata; Eingänge von Fragebogen und Berichten über Seehäfen bei der Deutschen Seewarte im September 1905.

\*) Im Vertrieb bei Eckardt & Messtorff, Hamburg.

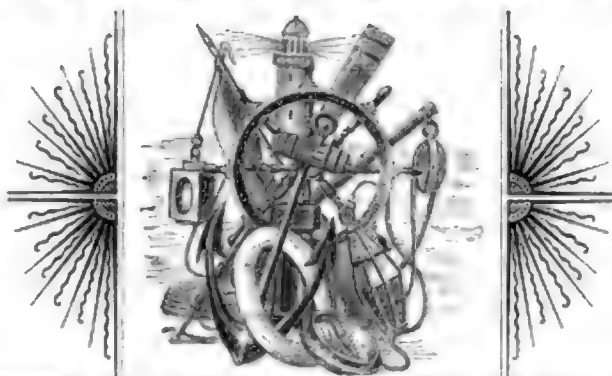
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

### Nordhinder Feuerschiff.

Auf die Eingabe an den Herrn Reichskanzler, betr. Verlegung des Feuerschiffes ist die folgende Antwort eingegangen:

»Die Verlegung des Nordhinder Feuerschiffs ist bereits im Jahre 1901 bei der Niederländischen Regierung zur Sprache gebracht, damals aber niederländischerseits im Hinblick auf die Interessen der Küstenschifffahrt nicht für ratsam erachtet worden. Der mit der seitwärts bezeichneten Eingabe gestellte Antrag unterscheidet sich von der im Jahre 1901 gegebenen Anregung nur insoweit, als eine Verlegung des Feuerschiffs von 4—6 Seemeilen anstatt der damals befürworteten 6 Seemeilen vorgeschlagen wird.

Da nach Ansicht der Niederländischen Regierung das Feuerschiff durch die gewünschte Verlegung seinem Hauptzwecke, der Kenntlichmachung der gefährlichen Nord- und Osthinder-Bänke, entzogen würde, und da die ausreichende Erfüllung dieses Zweckes auch schon bei einer Verlegung um nur 4 Seemeilen in Frage gestellt werden kann, würde eine erneute Vorstellung bei der Niederländischen Regierung schwerlich Erfolg haben.

Nach eingeholter Äußerung der beteiligten Reichsämter sehe ich mich daher zu meinem Bedauern nicht in der Lage, dem in der Eingabe gestellten Gesuch zurzeit zu entsprechen.«

### Unterwassersignale.

Der Herr Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes hat dem Verband auf seine Eingabe die nachstehende Antwort zugestellt:

»Auf die Eingabe des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine vom 14. August 1905, »daß dahin gewirkt wird, die sämtlichen Feuerschiffe der Nordsee, der Ostsee und des englischen Kanals mit Unterwasserglocken zu versehen«, erwidere ich ergebenst, daß einer solchen allgemeinen Einführung des Apparates der Submarine Signal Co. in Boston zurzeit noch nicht das Wort geredet werden kann.

Eine Ausrüstung der der Kaiserlichen Marine gehörenden Feuerschiffe der Jade, der Kieler Förde und des Adlergrund kann erst erfolgen, wenn die zurzeit auf dem Feuerschiff Gabelsflach von mir angeordneten Versuche ein befriedigendes Ergebnis gehabt haben.

Selbst wenn aber der Unterwassersignalapparat einwandfrei neben dem Überwassernebelsignal, auf welches keinesfalls verzichtet werden kann, funktionieren sollte, dürfte noch folgende Frage zu prüfen sein.

Zur Feststellung der Richtung, in welcher das Unterwassersignal gehört wird, muß das mit dem Hörapparat ausgestattete Schiff wiederholt Ruder legen, Fahrt vermindern und gegebenenfalls stoppen. Bei der Anhäufung des Verkehrs gerade in der Nähe der Feuerschiffe bei Nebel dürfte dieses ständige Ruderlegen für die Schifffahrt eine schwere Kollisionsgefahr im Gefolge haben.

Ferner erscheint es zweifelhaft, ob bei der hohen Miete für die Empfängerapparate, welche die Gesellschaft fordern will, die Reedereien sich überhaupt zur Einführung im größeren Umfange verstehen werden.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 47.

Hamburg, den 25. November.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Drei Entscheidungen des Handelsgerichts in Marseille. — Die Notwendigkeit von Eissignalen auf der Unterelbe. — Die Welthandelsflotte am 1. September 1905. — Grundlagen der großen Havarie insbesondere nach deutschem Recht. (Schluß). — Internationales Recht über Hilfeleistung in Seenot. — Schutzverband hamburgischer Reedereien. — Schiffbau. — Treibende Schiffahrtshindernisse. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Zollzeichen im Kaiser Wilhelm-Kanal.

Hierzu schreibt uns Herr Kapt. Aug. Frank:

Bekanntlich besteht in Deutschland die Vorschrift, daß jedes unter Lotsenführung, nicht unter amtlicher Begleitung oder Zollverschluß innerhalb des Zollgebietes fahrende Schiff, die vorgeschriebenen und allgemein bekannten Zollzeichen führen muß. Diese Vorschrift hat auch im Kaiser Wilhelm-Kanal Geltung und zieht hier, wie überall, jede fehlerhafte Führung der Zeichen eine Geldstrafe nach sich, sofern keine Gründe und Beweise aufgebracht werden können, die eine Rücksicht zulassen. So ist z. B. das Erlöschen einer Lampe gewöhnlich kein Entschuldigungsgrund und werden wohl auf diese Ursache die meisten Strafverfügungen zurückzuführen sein. Nirgends sind aber die Lampen mehr dem Erlöschen ausgesetzt, als gerade im Kaiser Wilhelm-Kanal infolge der häufigen Maschinenmanöver, die nach Bauart und Beladung der Schiffe eine mehr oder minder starke Vibration, besonders des Hecks verursachen. Es ist nicht bekannt, wieviel diesbezügliche Strafmandate erlassen worden sind; gewiß ist aber, daß schon manches Schiff durch Erlöschen einer oder beider Lampen in Strafe genommen wurde, die im Wiederholungsfalle eine erhebliche Steigerung erfährt. Der Zweck der Führung dieser Zollzeichen auf offenen Gewässern ist wohl Jedem klar; ob dieselben aber im Kaiser Wilhelm-Kanal außer einem dekorativen noch einen anderen Zweck erfüllen, konnte ich bis jetzt noch nirgends ergründen. Der

Kaiser Wilhelm-Kanal ist ein durch die Schleusen abgeschlossenes Gewässer und jedes Schiff muß beim Passieren der Schleusen allen Vorschriften der Kanal- sowie der Zollbehörde genügen. Es muß mit einem Kanallotsen besetzt sein, der auch gleichzeitig die Zollaufsicht übernimmt. Über die Bewegungen der Schiffe im Kanal wird stets von den Schleusen, sowie von den Weichen aus Kontrolle gehalten und jede Störung muß von dem Lotsen in der ihm mitgegebenen Lotsenmeldung, unter genauer Angabe von Zeit und Ursachen vermerkt, auch an der nächsten Weiche mündlich zur Weitergabe an der entsprechenden Schleuse gemeldet werden. Eine so genau arbeitende Kontrolle läßt keine Unregelmäßigkeiten zu, wenigstens ist nicht einzusehen, daß die Zollzeichen solche markieren und ohne vorschriftsmäßige Abfertigung und Besetzung jedes Schiffes bei den Schleusen ist eine Durchfahrt nicht denkbar. Eine Einrichtung, die eine Strafe nach sich ziehen kann, selbst wo keinerlei Verschulden vorliegt, muß meines Erachtens einen hohen Zweck erfüllen; denn die Anforderungen, die an uns Schiffsführer, in bezug auf Erfüllung von Vorschriften gestellt werden, steigern sich mehr und mehr. Der moderne Verkehr stellt erhöhte Anforderungen an die Aufmerksamkeit der Schiffsleitung — Gründe genug, um Einrichtungen, die einen Schiffsführer materiell schädigen, dem Schiffe unter Umständen auch erhebliche Verzögerung verursachen können, zu beseitigen oder doch dahin ab-



zu ändern, daß man bei gutem Willen keine Strafe zu erwarten hat. Als Vorschlag zum Schluß die Frage, ob sich in Anbetracht der Beleuchtung und engen räumlichen Verhältnisse des Kaiser Wilhelm-

Kanals nicht auch bei Nacht die Flagge an Stelle der Laternen führen ließe, wie dies z. B. vielerorts mit der Quarantäneflagge bei Quarantäne unterliegenden Schiffen der Fall ist?

### Drei Entscheidungen des Handelsgerichts in Marseille.

1) *Ein Schiff, das von dem Rechte, in einem anderen als dem eigentlichen Bestimmungshafen zu löschen, Gebrauch machen will, muß sich mit genügenden Beweisen versehen, daß es im eigentlichen Bestimmungshafen nicht löschen konnte.*

Mit dem Dampfer »Aquitaine« waren in Montevideo Güter nach Marseille verladen. Das Schiff kam dort während des Ausstandes und der Aussperrung im September 1904 an und der Kapitän erhielt von seiner Reederei Order nach Genua weiter zu gehen und dort zu löschen. Der Ladungsempfänger war hiervon benachrichtigt worden, hatte aber angeblich die Güter nicht ausgeliefert bekommen können, obgleich er seinen Agenten zur Empfangnahme beauftragt hatte. Die Güter waren von Genua nach Marseille zurückgesandt worden und die Reederei verlangte vor Herausgabe der Güter Erstattung der durch das Zurücksenden nach Marseille entstandenen Kosten. Der Empfänger, als Kläger, machte geltend, daß die Reederei die Folgen der von ihr getroffenen Änderung des Bestimmungsortes zu tragen habe und verlangte Erstattung seiner ihm bereits entstandenen Kosten. Die Reederei behauptete dagegen, sie habe nach einer Bestimmung des Frachtbriefes das Recht gehabt, die Güter in einem anderen als dem ursprünglichen Bestimmungshafen zu löschen, wenn es in diesem infolge von Unwetter, höherer Gewalt oder Ausständen nicht habe geschehen können.

Das Tribunal entschied, daß die Reederei dem Ladungsempfänger seine Auslagen von 282 frs. zu zahlen habe. Außerdem habe die Reederei die Kosten des höheren Zolles zu tragen, falls die Zollbehörde die Güter nicht wie direkt importierte, d. h. sie als indirekt importierte mit einem höheren Zolle (surtaxe d'entre pôt) belegen sollte.

In dem Urteil wurde ausgeführt, der Kapitän hätte sich, wenn er das Recht ausüben wollte, die Güter in einem anderen Hafen als Marseille zu löschen, Beweise verschaffen müssen, daß er in Marseille nicht hat löschen können. Der Einwand der Reederei, der damalige allgemeine Ausstand sei eine bekannte Tatsache, sei nicht stichhaltig. Der Gerichtshof habe sich an den abgeschlossenen Vertrag zu halten, dessen Bestimmungen klar und deutlich ausgesprochen und von beiden Parteien anerkannt worden wären; der Gerichtshof habe aber keine Rücksicht auf Umstände zu nehmen, die nichts mit dem Frachtvertrage zu tun hätten, oder

auf die Intensität des Ausstandes. Habe die Reederei den Vertrag nicht streng befolgt, so müsse sie die Folgen tragen.

2) *Wenn sich die Reederei auf Ausstände oder Aussperrungen berufen will, so muß der Frachtvertrag ausdrücklich diese Worte oder doch wenigstens verallgemeinernde, „und dergl. (or otherwise)“ enthalten.*

Ein anderer Dampfer, der während des Ausstandes und der Aussperrung am 4. September 1904 in Marseille angekommen war, war am 6. September wieder nach St. Nazaire in See gegangen, um dort zu löschen. Hiervon waren die Empfänger benachrichtigt worden. Als dann die Güter in St. Nazaire gelöscht wurden, gaben die Empfänger Order, sie nach Havre zu senden. Dort mußten die Empfänger aber, um die Güter ausgeliefert zu bekommen, die Kosten des Transportes von St. Nazaire nach Havre (unter Protest) bezahlen. Sie klagten nun gegen die Reederei auf Erstattung dieser Kosten. Die Reederei legte dem Gericht den Frachtbrief vor, wonach der Kapitän das Recht haben sollte, im nächsten geeigneten Hafen zu löschen, wenn er es wegen »Krieg, Unruhe oder Eis« für unmöglich hielt, in den eigentlichen Bestimmungshafen mit Sicherheit einzulaufen. Der Dampfer wurde aber zu den Kosten verurteilt und das Gericht führte in der Begründung aus, wenn auch die betreffende Bestimmung des Frachtbriefes weder buchstäblich, noch dem Sinne nach Ausstände erwähne, so eigneten sich doch im gegenwärtigen Kampfe zwischen Arbeit und Kapital so oft Ausstände und Aussperrungen, daß sie im Wortlaut des Frachtvertrages und des Frachtbriefes genau aufgeführt werden sollten. Wenn das Gericht in gewissen ähnlichen Fällen, trotzdem das Wort »Ausstände (Strikes)« nicht in den Dokumenten gestanden habe, Ausstände habe gelten lassen, so sei das doch nur geschehen, wenn in den Dokumenten die Worte »oder dergleichen (or otherwise)« vorhanden gewesen wären. Dadurch habe der Wortlaut einen erweiterten verallgemeinernden und allgemein verständlichen Sinn bekommen. Zu einer solchen Auffassung habe das Gericht im vorliegenden Falle aber nicht kommen können, da der Frachtvertrag genau, scharf begrenzte Ausdrücke aufweise. Und da somit das Schiff die Güter hätte nach Marseille senden müssen, so könne man sich auch nicht darauf berufen, daß sie nach Havre gesandt worden wären, denn die Fracht von

St. Nazaire nach Havre sei billiger, als die nach Marseille.

3) *Liegegeld wird nicht bezahlt, wenn der Beklagte bei Ausständen die Arbeit, soweit es den Umständen nach geht (suitable), gefördert hat.*

Der Dampfer »Artemisia« kam am 6. September 1904 während des Ausstandes und der Aussperrung nach Marseille. Dort wurde die Lage vom 10. September an insofern etwas anders, als sich die Schauerleute bereit erklärten, die Arbeit wieder aufzunehmen; vom 11. September an wurde wieder gearbeitet, obgleich die Stauerbaase die Aussperrung aufrechterhielten. Da nun das Vorhandensein absoluter höherer Gewalt, wie es vom Gerichtshof in Marseille bei Ausständen verschiedentlich anerkannt worden ist, mit der teilweisen Wiederaufnahme der Arbeit beendet war, so verlangte die Reederei, daß die Zeit vom 11. bis 17. September als Liegetage gezählt würden und vom 18. bis 29. September — am 29. September wurde das Löschen beendet — verlangte sie Liegegeld. Der Empfänger widersprach unter Berufung auf Art. 13 des Frachtvertrages: »Wenn wegen Ausstandes oder Aussperrung allerart beim Löschen notwendiger Arbeiten nicht gelöscht werden kann, so sollen die Liegetage solange ruhen. Ein Ausstand nur der Leute des Empfängers

soll diesen von der Verpflichtung, Liegegeld zu bezahlen, nicht befreien, es sei denn, daß er bei ordentlicher Mühewaltung im Stande gewesen ist, die Arbeit in geeigneter Weise zu fördern. In solchem Falle (wenn die Arbeit in geeigneter Weise gefördert wurde) können Liegeld-Forderungen weder des Empfängers, noch der Reederei anerkannt werden.«

Als vom 11. September an die Schauerleute sich bereit erklärten, die Arbeit wieder aufzunehmen, hörte damit der Ausstand auf, allgemein und absolut herrschend zu sein. Es blieb jedoch ein dauernd unsicherer Zustand von Teilausständen und Aussperrungsverwickelungen bis Anfang Oktober bestehen, wodurch die Arbeiten zwar nicht völlig unmöglich, aber doch sehr unzuverlässig und sehr erschwert wurden. Hierdurch kommt der zweite Teil der oben angeführten Frachtvertragsbestimmung zur Geltung, wonach vom Empfänger nur eine ordentliche Mühewaltung und geeignete (suitable) Förderung der Arbeit verlangt wird. In Erwägung der großen Schwierigkeiten und der außergewöhnlichen Umstände im Hafen von Marseille, so entschied das Gericht, wäre der Empfänger den eben bezeichneten Verpflichtungen gehörig nachgekommen, er brauche daher kein Liegegeld zu bezahlen.

R.

## Die Notwendigkeit von Eissignalen auf der Unterelbe.

Im Heft X der »Annalen der Hydrographie« gibt Herr Paul Hambruch-Hamburg eine kurze Monographie der Eisverhältnisse auf der Unterelbe. Der Arbeit ist im allgemeinen nichts hinzuzufügen, doch wäre es wünschenswert gewesen, wenn der Verfasser im Schlußabschnitt bei der Kritik der »Eisberichte«, wo er auf die Notwendigkeit einer Änderung in der Berichterstattung derselben hinweist, diese Notwendigkeit ausführlicher begründet hätte. Ich möchte im folgenden auf einige schwerwiegende Gründe hinweisen, die es wünschenswert machen, nicht nur die Eisberichterstattung einer gründlichen Revision zu unterziehen, sondern, wenn möglich, einen Eissignaldienst auf der Unterelbe einzuführen.

Heute bekommen wir zur Winterszeit Eisberichte zu lesen, die den Stand der Eisverhältnisse vom Tage vorher um 8 h a. m. darstellen. Doch wozu nützt dies dem Schiffer kleinerer Fahrzeuge? Kann er auch am Abend des Beobachtungstages an den Postämtern, den Signalstationen, den Abendzeitungen die Eisverhältnisse auf der Unterelbe erfahren, so sind diese Berichte doch stets von untergeordnetem Werte, da die Temperatur-, Tiden-, Wind- und Wasserstandsverhältnisse innerhalb weniger Stunden die Verhältnisse, die morgens um 8 Uhr geherrscht haben, in das direkte Gegenteil

umwandeln können. So wie jetzt die Verhältnisse liegen, ist es dringend nötig, Abänderungen zu treffen.

Die Elbe weist in ihrem Unterlaufe so viele Schwierigkeiten für die Schifffahrt auf, daß auch die geringste Verbesserung mit Freuden begrüßt werden wird. Welche Vorschläge ich nun hinsichtlich eines Eissignaldienstes machen möchte, so will ich diese gleich aufführen. Zunächst dürfte es angebracht sein, einmal sich umzusehen, wo wir an der Nordsee einen Eissignaldienst haben, resp. wie die Eisberichterstattung erfolgt. Das Sogelhandbuch der Nordsee, Teil I, Heft III, gibt im Vorwort S. XX hierüber Aufschluß. Danach werden den Leuchttürmen Rote Kliff, Borkum und Helgoland täglich die Berichte über die Eisverhältnisse an den deutschen Küsten und Flußmündungen telegraphisch übermittelt, und können die passierenden Schiffe hier wie bei Cuxhaven auf dem Signalwege Nachrichten über die Eisverhältnisse auf der Elbe erhalten. Eissignale werden dagegen nur auf der Weser, Jade und Ems gezeigt. — Auf den ersten Anblick erscheinen diese Auskünfte sonderbar, denn auf letzteren Flüssen dürften aus mancherlei Gründen die Eissignale bei weitem nicht so notwendig sein, wie auf der Unterelbe. Erstens verläuft das Fahrwasser ganz anders als auf der Unterelbe. Während hier, einerlei ob Ost-, ob Westwind,

die Eismassen im Fahrwasser treiben, ist dies bei oben genannten Flüssen nicht der Fall. Hier verläuft das Fahrwasser an der Ost. Da nun die Kälte, wie aus der Arbeit von Hambruch hervorgeht, gerade mit Eintritt von anhaltenden Ostwinden im Winter eintritt, so treibt der Ostwind die etwa entstandenen Eisschollen aus dem Fahrwasser heraus an die West. Tritt dagegen Westwind ein, so werden die Eismassen aus den Flüssen herausbefördert und zur Elbe hineingedrängt, um hier die Verhältnisse noch weiter zu erschweren. —

Dabei müssen wir stets daran denken, daß ein Eissignaldienst auf der Unterelbe nicht existiert. Allerdings werden täglich dreimal mit dem Schiffsmeldezetteln die interessierten Kreise auf die bestehenden Eisverhältnisse aufmerksam gemacht, doch muß allemal hier berücksichtigt werden, daß auf der Elbe oder bei der Einfahrt in dieselbe diese Meldezettel nicht ohne weiteres zu erhalten sind, daher der Kapitän notwendigerweise Instruktionen über das Eis auf der Unterelbe erhalten muß, die er bis jetzt nicht erhalten kann.

Hamburg ist durch die Meldezettel günstiger daran; doch auch hier wäre der Nutzen reichhaltiger, wenn ein näher auszuführendes, anderes Beobachtungssystem eingeführt werden würde. — Es wäre eine Einigung hinsichtlich der Feststellung der unterschiedlichen Eisbezeichnungen angebracht und wären hier unsere Elblotsen als allein kompetent zu befragen.

Denn gerade die wechselnden Tidenverhältnisse auf der Elbe erfordern eine genaue Orientierung hinsichtlich der Eisverhältnisse. Nicht allein für den Kapitän der großen Fahrzeuge, sondern in erster Linie für den Führer kleinerer Schiffe, Schleppdampfer und Schleppzüge. Den großen Dampfern bietet das Eis an sich nicht so große Schwierigkeiten, außerdem wird durch die hamburgischen Staatseisbrecher das Fahrwasser hinreichend genug aufgehoben. Letzterer Umstand kommt ja auch den kleineren Fahrzeugen zugute. Aber immerhin sind hier die Größe des Schiffes, seine Konstruktion und Material ausschlaggebende Momente. — Wie nun aus der Hambruch'schen Arbeit hervorgeht, sind bezüglich der Eisverhältnisse drei Fahrwasserstrecken auf der Elbe gefährlich (s. Karte in »Annalen d. Hydrographie«, Heft X). Und ich bin der Ansicht, daß über die Verhältnisse in diesen Stromgebieten jeder Schiffer ohne weiteres mit Leichtigkeit sich orientieren kann. Dies zu ermöglichen, wäre ein Zeigen von Eissignalen angebracht.

Zunächst wäre eine Beobachtungszeit anzusetzen. Da die Tidenverhältnisse vornehmlich die

Eisverhältnisse regulieren, so ist unbedingt von einer einheitlichen Beobachtungsstunde abzusehen, da hiernit kein unbedingt zuverlässiges Bild geschaffen wird. Die Verhältnisse ändern sich in den Stunden um Hoch- resp. Niedrigwasser. Daher ist es angebracht, einen sechsstündigen Beobachtungsdienst derart einzurichten, daß eine Stunde vor und nach Hoch- resp. Niedrigwasser zu beobachten wäre. Es wären demnach in Cuxhaven, Brunsbüttel, Brunshausen, Hamburg Signalstationen zu errichten, die fünf verschiedene Signale zu führen hätten: ein Unterscheidungssignal und vier Eissignale. Letztere hätten unterschiedliche Signale zu führen, und zwar:

1. Eis, Schifffahrt unbehindert.
2. Eis, Schifffahrt für Segler und Schleppzüge erschwert.
3. Eis, Schifffahrt für Segler und Schleppzüge geschlossen, für Dampfer erschwert.
4. Eis, Schifffahrt für Dampfer geschlossen.

Diese Eissignale wären an oben genannten Stationen gleichzeitig zu zeigen und alle 6 Stunden untereinander auszutauschen. Zugleich müßte der Schiffer sich an einer Station über die Eisverhältnisse an den übrigen Stationen orientieren können. Zu beobachten wäre an den einzelnen Stationen wie oben vorgeschlagen, doch unter Berücksichtigung der Stunde des lokalen Kentorns der Tide.

— Auf solche Weise wäre der Eissignaldienst einwandfrei auf der Unterelbe einzurichten und würde es gestatten, eine sichere Orientierung dem Schiffer zu ermöglichen, da dieser bequem alsdann seine Fahrt antreten resp. vermeiden kann. Man könnte ja einwenden, daß mit einem derartigen Signaldienst saumseligen Schiffsführern Gründe zur Vernachlässigung ihrer Pflichten gegen Reeder resp. Auftraggeber gegeben wären. — Das wäre aber doch eine haltlose, ungerechtfertigte Beschuldigung. —

Will man aber den Signaldienst nicht einrichten, so wäre der Vorschlag für die Beobachtungsstunden anzunehmen; da Wind- und Wasserstandsverhältnisse zugleich beobachtet werden können, so wäre damit eine Handhabe zur späteren Aufstellung von Eisprognosen gegeben, die alsdann die Eisberichte resp. Eissignale ersetzen würden.

Es soll zum Schlusse nochmals betont werden, daß der jetzige Eismachtendienst in mancher Hinsicht zu verbessern wäre, namentlich gilt dies für die Beobachtungszeit, daß schon mit Einführung dieser oben angezeigten ein großer Schritt vorwärts getan wäre, wenn von einem Eissignaldienst noch vorläufig abgesehen werden soll.

J. Sendner.



# Die Welthandelsflotte am 1. September 1905.

(Nach dem Generalregister des „Bureau Veritas“\*)

Bei der Besprechung des vorjährigen Dampfschiffsregisters bedauerten wir den Fortfall der alten, bewährten Anordnung, wonach die Dampfer in zwei Tabellen zusammengestellt waren. In der einen alle Dampfer der Welt von 100 N. R.-T. und darüber, in der anderen solche unter 100 N. R.-T. soweit

sie bei Bureau Veritas registriert waren. Statt dieser übersichtlichen Zusammenstellung erschien im Vorjahre nur eine Tabelle, mit Angaben über alle Dampfer auch über die unter 100 T., obgleich von dieser Kategorie doch nur die bei der Gesellschaft klassifizierten Dampfer aufgezählt waren. Die

## a) Dampfer:

Flagge	Anzahl	1905—1906		1903—1904		1905—1906	
		R.-T.		R.-T.		verlorene Dampfschiffe	
		Brutto	Netto	Brutto	Netto	Brutto	Netto
Englische.....	6.079	14.919.578	9.273.649	13.966.972	8.677.784	218.061	132.571
Deutsche.....	1.273	3.033.333	1.884.884	2.767.463	1.704.370	58.800	37.675
Amerikanische.....	876	1.756.327	1.188.633	1.610.466	1.137.388	17.962	12.259
Französische.....	577	1.222.008	715.936	1.139.575	592.845	26.740	16.492
Norwegische.....	916	1.057.822	658.235	925.683	575.388	30.245	18.853
Japanische.....	502	843.710	537.342	556.036	336.188	38.214	24.633
Russische.....	537	697.757	422.617	593.742	367.995	26.880	16.136
Italienische.....	349	696.500	403.561	714.887	457.194	54.716	34.371
Spanische.....	386	679.645	431.255	712.804	449.678	20.382	12.963
Holländische.....	319	644.961	409.581	608.153	384.275	8.774	5.727
Schwedische.....	662	567.969	398.312	473.051	317.442	10.079	7.545
Österreichische.....	231	559.696	350.367	540.354	338.648	2.480	1.686
Dänische.....	384	528.095	323.367	477.087	291.561	20.615	12.965
Griechische.....	185	331.921	208.178	321.330	199.917	17.970	10.909
Belgische.....	85	162.005	111.741	153.399	103.697	3.671	2.254
Brasilianische.....	192	145.502	92.310	123.597	79.698	1.652	1.016
Türkische.....	95	98.356	62.104	98.066	64.705	120	74
Argentinische.....	101	85.321	53.999	73.128	46.394	2.508	1.535
Chilenische.....	40	65.717	41.875	62.742	39.993	593	402
Chinesische.....	35	56.289	36.200	54.987	35.552	5.467	1.646
Portugiesische.....	28	49.439	31.424	45.533	29.367	2.224	1.456
Cuba.....	40	45.031	29.110	39.439	25.442	433	217
Rumänische.....	13	25.281	14.182	19.519	12.023	—	—
Mexikanische.....	31	21.220	13.104	17.200	10.406	—	—
Uruguay.....	21	20.603	12.940	25.110	15.777	—	—
Ägyptische.....	11	10.260	6.282	8.253	5.248	—	—
Peruanische.....	4	8.056	5.283	4.784	3.201	—	—
Bulgarische.....	3	3.797	2.469	3.897	2.459	—	—
Sarawak.....	4	3.597	2.261	700	464	—	—
Venezuela.....	6	3.417	1.891	3.423	1.811	—	—
Siamesische.....	7	3.177	1.775	2.601	1.561	—	—
Coreanische.....	4	2.430	1.731	2.672	1.964	—	—
Honduras.....	1	2.243	1.457	—	—	—	—
Tunesien.....	1	2.115	1.333	—	—	—	—
Baltische.....	5	1.799	908	1.497	737	—	—
Persische.....	2	1.328	885	1.328	885	—	—
Costa-Rica.....	3	1.120	671	879	533	—	—
Columbische.....	1	881	457	881	457	—	—
Nicaragua.....	2	783	420	783	420	—	—
Zanzibar.....	1	350	235	2.478	1.656	—	—
Serbische.....	1	264	102	264	112	—	—
Unbekannt.....	5	9.446	6.036	3.032	1.482	3.471	2.222

vorjährige Aufstellung litt unter einem Mangel an Übersichtlichkeit. Aus diesem Grunde sind wir erfreut, in der diesjährigen Ausgabe wieder die alte Rubrizierung vorzufinden.

Bei der Verbreitung, die das doppelbändige Werk in Schifffahrtskreisen gefunden hat, genügt über Einrichtung und

Einteilung des Generalregister die Mitteilung, daß man von jedem Dampfer über 100 t Br. und jedem Segler über 50 t Br. erfährt: Unterscheidungssignal, Klassifikationsgesellschaft, Name des Schiffes, seines Führers, Reeders, Heimathafens und Erbauers, Größenverhältnisse, Nationalität, und bei Dampfern Angaben über die Maschine, Kessel, Dampfwirkung etc. Sonderrubriken geben für das Jahr 1904 außerdem nach Flaggen geordnet Aufschluß über Neubau, Ankauf und Verkauf aller Schiffe, auch der Dampfer unter 100 t Br.-R., soweit sie beim „Bureau Veritas“ klassifiziert sind. Der vor-

\*) Der Abonnements-Preis des ganzen Werkes beträgt M. 60. per Jahr: für das Dampfschiffsregister allein M. 30.—, für das Segelschiffsregister allein M. 32.— per Jahr. Wegen Abonnements beliebo man sich an die Verwaltung des Bureau Veritas, 8, place de la Bourse, Paris, zu wenden oder an Bureau Veritas, Hamburg, Admiralitätsstrasse 33-34, Boltenhof, sowie an die Agenten und Experten des Bureau Veritas.

stehenden zahlenmäßigen Darstellung des Dampfer- und Seglorbestandes mögen wegen ihrer besseren Vergleichbarkeit die korrespondierenden Angaben vom Jahre 1903 gegenübergestellt werden. (Siehe die Tabellen.)

An die Tabellen schließen sich Angaben über die Organisation des „Bureau Veritas“, seine Exporten, und Agenten etc. Einen interessanten Abschnitt bilden die Zeichnungen der verschiedensten Schiffstypen. Einer Umrechnungstabelle der englischen Maße in Meter und umgekehrt folgt das alphabetisch geordnete Namenverzeichnis der Dampfer, dem ein Anhang beigegeben ist mit Angaben über Namensänderungen, Neu-

bauten etc., welche während der Drucklegung bekannt geworden sind. Spezialverzeichnisse finden sich über Petroleum-Dampfschiffe und Kabel-Dampfer, über Dampfer, die ihre Namen geändert haben und über solche mit zusammengesetzten Namen, sowie über die Dampfer, nach ihrem Tonnengehalt geordnet. Besonders wertvolle Angaben liefern die Verzeichnisse der Werften für Eisen- und Stahl-Schiffbau nach der Nationalität geordnet, der Dampfschiffsreeder mit Angabe der Namen und dem Brutto-Tonnengehalt ihrer Schiffe sowie der Trockendocks, Schwimmdocks, Hellinge und Patentslips in allen Ländern der Welt.

### b) Segler:

Flagge	Anzahl	1905—1906	1903—1904	1905—06 verlorene Schiffe	Flagge	Anzahl	1905—1906	1903—1904	1905—06 verlorene Schiffe
		R.-T.	R.-T.	R.-T.			R.-T.	R.-T.	R.-T.
Englische .....	6.589	1.912.360	2.196.443	78.486	Nicaragua .....	12	7.607	9.691	—
Amerikanische ..	3.765	1.513.178	1.454.152	39.581	Montenegro .....	22	5.417	5.005	—
Norwegische ....	1.647	741.970	767.981	37.362	Belgische .....	10	3.519	1.870	369
Russische .....	3.243	566.165	545.087	21.517	Rumänische .....	21	3.650	4.215	—
Französische ....	1.414	517.069	535.703	24.130	Venezuela .....	22	3.168	2.833	—
Deutsche .....	955	492.411	528.267	17.564	Siamesische ....	9	2.772	3.082	—
Italienische .....	1.500	445.002	517.964	25.097	Guatemala .....	10	2.512	3.270	—
Schwedische ....	1.473	266.613	278.445	9.713	Arabische .....	3	2.484	1.847	—
Türkische .....	879	178.262	174.824	2.752	Haitische .....	13	2.280	2.471	—
Griechische .....	880	167.243	173.636	2.712	Ägyptische .....	7	1.912	1.498	—
Japanische .....	1.336	166.723	174.624	17.095	Kolumbia .....	5	1.385	1.608	—
Dänische .....	801	120.441	126.135	2.401	San Domingo ...	9	1.338	1.334	—
Niederländische ..	651	89.918	104.722	5.106	Chinesische .....	8	925	1.661	—
Spanische .....	541	85.583	94.294	966	Liberische .....	3	916	916	—
Brasilianische ...	340	74.475	76.375	1.273	Hawaiische .....	4	804	1.495	678
Portugiesische ...	266	53.565	60.736	3.158	Tunesische .....	4	665	565	—
Argentinische ...	161	40.581	40.540	710	Bolivianische ....	1	606	606	—
Chilenische .....	84	39.346	51.886	2.960	Costa Rica .....	2	551	551	—
Uruguay .....	72	31.062	30.042	3.229	San Salvador ...	3	514	514	—
Peruanische .....	35	25.039	24.690	—	Ecuador .....	1	257	257	—
Österreichische ..	105	16.776	29.118	1.321	Bulgarische .....	2	256	556	—
Cuba .....	120	11.605	11.794	—	Honduras .....	2	199	199	—
Mexikanische ...	29	8.451	9.165	1.400	Unbekannt .....	63	13.104	13.184	1.426

## Grundlagen der großen Havarie insbesondere nach deutschem Recht.

Vortrag gehalten im Nautischen Verein zu Bremen am 19. Okt. 1905 von Dispatcheur Dr. jur. E. Prosch, Bremen

Als ein fernerer überaus oft im Seeverkehr eintretender Havariefall muß der des Nothafenanlaufs angesehen werden, und bei ihm herrscht wohl die größte Meinungsverschiedenheit unter den Beteiligten darüber, was alles, namentlich als sog. „Havariégrossesfolge“, von der Gemeinschaft zu ersetzen ist, und was nicht.

Das Gesetz bestimmt: „Wenn das Schiff zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung im Falle der Fortsetzung der Reise drohenden gemeinsamen Gefahr in einen Nothafen einläuft, insbesondere wenn das Einlaufen zur notwendigen Ausbesserung eines Schadens erfolgt, den das Schiff während der Reise erlitten hat.

Es gehören in diesem Falle zur großen Havarei die Kosten des Einlaufens und des Auslaufens, die das Schiff selbst treffenden Aufenthaltskosten, die der Schiffsbesatzung während des Aufenthalts gebührende Heuer und Kost, die Auslagen für die Unterbringung der Schiffsbesatzung am Lande, so lange die Besatzung nicht an Bord verbleiben kann, ferner, falls die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat, gelöscht werden muß, die Kosten des Verbringens von Bord und an Bord sowie die Kosten der

Aufbewahrung der Ladung am Lande bis zu dem Zeitpunkt, in welchem sie wieder an Bord gebracht werden kann.

Die sämtlichen Aufenthaltskosten kommen nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes in Rechnung, der das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat. Liegt der Grund in einer notwendigen Ausbesserung des Schiffes, so kommen außerdem die Aufenthaltskosten nur bis zu dem Zeitpunkt in Rechnung, in welchem die Ausbesserung hätte vollendet sein können.

Die Kosten der Ausbesserung des Schiffes gehören zu soweit zur großen Havarei, als der auszubessernde Schaden selbst große Havarei ist.

Als Nothafen ist ein solcher Hafen anzusehen, den das Schiff nicht schon im gewöhnlichen Vorlauf seiner Reise aufzusuchen hat, sondern den es nur anläuft, um einer in Folge der Fortsetzung der Reise drohenden Gefahr für Schiff und Ladung zu entgehen, insbesondere um eine nötige Ausbesserung eines während der Reise erlittenen Schadens vorzunehmen.

Wann das Einlaufen in den Nothafen als Havarei anzusehen ist, das beurteilt sich nach den allgemeinen Grundsätzen, wobei ich jedoch betonen will, daß die Gefahr von

der man den Nothafen aufsucht, nicht wie sonst bei der großen Haverei, eine unmittelbar bevorstehende zu sein braucht, sondern es genügt, wenn die Gefahr auch erst für die Zukunft droht.

Die Fälle, in denen das stattfinden kann, die sind natürlich unzählig und so mannigfaltig, als die Ereignisse auf See selber, eine erschöpfende Aufzählung ist darum unmöglich, es seien nur einige Beispiele erwähnt: Einlaufen in den Nothafen zwecks Reparatur eines das Schiff gefährdenden Schadens (mag auch der Schaden partikularer Natur sein), Nothafenanlauf ferner, um einer Kriegsgefahr zu entgehen, wegen eines an Bord ausgebrochenen Feuers, wegen Mangel an Mannschaft, falls z. B. die in genügender Anzahl vorhanden gewesen unterwegs größtenteils erkrankt sein und eine hinreichende Bedienung des Schiffes dadurch unmöglich geworden sein sollte. Die wichtige Frage ist hierbei nun immer: Was gehört im Falle solchen Nothafenanlaufs zur Havarie-Grosse, was kann in Havarie-Grosse mit Aussicht auf Erfolg reklamiert werden?

Der allgemeine Grundsatz des Ersatzes der sog. »Havarie-grossequoten« ist hier nicht anwendbar, es ist vielmehr im Gesetz aufgeführt, was alles beim Nothafenanlauf als Havariekosten anzusehen ist; dazu gehören:

Die Kosten des Ein- und Auslaufens; hiezu sind zu rechnen: die durch das Einlaufen entstandenen Kosten für Lotsengelder, Hafen-, Zoll-, Klarierungskosten, Verhüllöhne, (Kosten der Fahrt zum Nothafen (Kohlenverbrauch, Zeitversäumnis etc.) gehören nicht in Havarie-Grosse!)

Die Aufenthaltskosten im Nothafen, aber nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes, der das Einlaufen in den Nothafen veranlaßt hat. (Beispiel: Einfrieren; Quarantäne!). Als Aufenthaltskosten kommen in Betracht die Aufenthaltskosten des Schiffes, der Mannschaft und der Ladung.

Als Aufenthaltskosten des Schiffes sind anzusehen alle während des Verweilens im Nothafen entstehenden Hafenabgaben; Liegegeld kann das Schiff nicht reklamieren, auch nicht durch den Aufenthalt im Nothafen verlorene Fracht, oder Ersatz von Schäden, die das Schiff zufällig im Nothafen treffen. Ferner kommen in Betracht die Aufenthaltskosten für die Mannschaft. Hier jedoch in der Regel nur die Heuer (Gagen) der Mannschaft und Kostgeld für sie; Auslagen für Unterbringung der Schiffsbesatzung an Land nur insoweit, als die Mannschaft wegen des das Anlaufen veranlassenden Grundes nicht an Bord bleiben kann. Dies wird durch folgende Beispiele klar werden:

Ein Schiff erleidet auf seiner Reise durch einen unter Wasser treibenden Gegenstand eine derartige Bodenbeschädigung, daß es in einen Nothafen zur Reparatur einläuft. Es muß gedockt und zwecks Reparatur des Bodenschadens muß das Volkslogis teilweise abgebaut werden; die Mannschaft kann aus diesem Grund nicht an Bord bleiben und die Unterbringungskosten an Land sind in Havarie-Grosse zu ersetzen, da der Grund des Landaufenthalts (Reparatur des Bodenschadens und dadurch bedingte Unmöglichkeit an Bord zu bleiben) derselbe ist, wie der des Einlaufens (Reparatur des Bodenschadens). Ein anderes Schiff hat seine Reise ordnungsmäßig mit Proviant versehen angetreten. Hatte schweres Wetter zu bestehen, wobei das Volkslogis teilweise durch Sturzseen ausgeräumt wurde, und muß infolge widriger Umstände so lange unterwegs bleiben, daß der Proviant auszugehen droht, weshalb das Schiff einen Nothafen zur Proviantergänzung aufsucht. Diese Ergänzung nimmt einige Tage in Anspruch. Während dieser Zeit läßt der Kapitän das Logis wieder in Ordnung bringen, weshalb es teilweise ausgeräumt werden und die Mannschaft für zwei Nächte an Land bleiben muß. Hier sind die Unterbringungskosten nicht Havarie-Grosse, denn der Grund des Landaufenthalts (Reparatur des Logis) ist nicht derselbe, wie der

der Nothafenanlaufs (Proviantmangel). — Alle sonstigen, gelegentlich des Aufenthalts im Nothafen für die Mannschaft und von der Mannschaft gemachten Ausgaben sind prinzipiell vom Ersatz in Havarie-Grosse ausgeschlossen, wenn sie auch gar oft als Havariegrossekosten in der Praxis reklamiert werden.

Schließlich sind noch zu erwähnen, die Aufenthaltskosten der Ladung, die zu ersetzen sind, falls die Löschung der Ladung aus dem Grund erfolgt ist, der das Anlaufen des Nothafens veranlaßt hat. Zu solchen Kosten gehören die des Verbringens von und an Bord, die Kosten der Aufbewahrung an Land (Lagermiete, Überwachungskosten) nicht, dagegen sind als Havarie-Grosse anzusehen (im Gegensatz zu den Grundsätzen bei der Leichterung in Leichterfahrzeuge und entgegen dem Grundsatz der York-Antwerp-Rules) Beschädigungen der Ladung bei dem von Bord und an Bord-Bringen und während des Lagerens. Die Aufenthaltskosten der Reisenden sind ebenfalls keine Havariegrossekosten.

Ich habe damit die wesentlichen im Gesetz aufgeführten Fälle von Havarie-Grosse vorgetragen und auch schon hingewiesen auf die weniger leicht praktisch werdenden der Verteidigung des Schiffes und der Ladung gegen Feinde und Seeräuber und Loskaufs zwecks Vermeidung der Kaperung.

Der letztere Fall ist anläßlich der Meuterei auf dem russischen Kriegsschiff »Kniaz Potemkin«, wie gesagt, möglicherweise praktisch geworden. Es ging damals die Nachricht durch die Blätter, daß ein Handelsdampfer im Schwarzen Meer von »Potemkin« angehalten worden sei und seine Reise erst wieder habe fortsetzen können, nachdem »Potemkin« eine Menge Proviant und das Geld des Handelsdampfers an sich genommen hatte. Es war aus jener Nachricht nicht zu ersehen, ob der »Potemkin« jene Dinge mit Gewalt weggenommen hatte, oder ob sie ihm von dem Handelsdampfer gegeben waren, um eine andernfalls angedrohte Ingrundbohrung oder Kaperung zu vermeiden und den Meuterern zu entgehen; nach dem sonstigen Vorgehen und den sonstigen Brandschatzungen des »Potemkin« ist das Letztere wohl anzunehmen. Dann aber läge unbedingt Havarie-Grosse vor, denn es handelte sich um Loskauf von Seeräubern, als welche die meuternde Mannschaft des »Potemkin« bei derartigen Vorgehen unbedingt zu betrachten sind.

Daß schließlich die Kosten und Verluste bei Beschaffung von Havariegeldern während der Reise sowie die Kosten der Auseinandersetzung selbst, des Havariegrosse-Verfahrens, auch ersatzberechtigt und von der Gemeinschaft zu tragen sind, das bedarf keiner besonderen Begründung.

Ausgeschlossen sind von irgendwelcher Havariegrosse-Vergütung Beschädigungen und Verluste an Deckladung (abgesehen von Fällen in der Küstenfahrt), Güter über die kein Konnossement ausgestellt, oder sonst kein Nachweis gegeben ist und Kostbarkeiten, Geld und Wertpapiere, die dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet sind; und auch die durch Praugen, das ist übermäßiges Anstrengen der Segel, um der Strandung zu entgehen, entstandenen Schäden.

Außer den angeführten Spezialfällen von Havarie-Grosse sind jedoch noch drei weitere zu erwähnen, die im Gesetz zwar nicht besonders aufgeführt, aber gleichwohl von großer praktischer Bedeutung und auf Grund der allgemeinen Grundsätze als Havariegrossemaßnahmen anzusehen sind, und zwar sind das: Verbrauch von Ladung und Schiffsteilen resp. Zubehör als Brennmaterial wegen Kohlenmangels, vorausgesetzt, daß genug Kohlen mitgenommen waren; Überanstrengung der Maschine eines gestrandeten Dampfers, um von Grund zu kommen, und Löschung eines auf einem Schiff entstandenen Feuers.

Liegt nun ein Tatbestand vor, der zu einer Havariegrosse-Verteilung die Grundlage gibt, so findet die Verteilung auch statt, falls nur von Schiff und Ladung etwas, das noch wirtschaftlichen Wert hat, gerettet worden ist. Daß die Rettung



gerade durch die Havariiegrossemaßregel erfolgt sei, das ist nicht verlangt, wenn nur überhaupt die Gegenstände der Gefahr, der man entgehen wollte, wenigstens zum Teil wirklich entgangen sind.

Wie ist es aber, wenn die Gefahr, der man durch eine an und für sich als Havarie-Grosse anzusehende Maßregel entging, infolge des Verschuldens eines Beteiligten herbeigeführt worden ist?

Darauf gibt uns § 702 Antwort, der sagt: »Die Anwendung der Vorschriften über die große Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Gefahr infolge Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist.

Der Beteiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch nicht allein wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern, sondern ist auch den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, den sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Verteilung kommt.

Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Reeder nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen.«

Es hat zunächst den Anschein, als ob ein Widerspruch in dieser Bestimmung läge und als ob mit dem zweiten Wort das widerrufen würde, was mit dem ersten zugebilligt war. Doch ist das nicht so und die Bestimmung wohl begründet. Hieße es, anstatt wie tatsächlich z. B. im Gesetz, eine Havariiegrosse-Verteilung findet nicht statt, wenn die Gefahr durch Verschulden eines Beteiligten verursacht wurde, vielmehr hat dieser den den übrigen entstandenen Schaden zu ersetzen, so würde man vor jeder Dispatchierung gezwungen sein, Feststellungen zu machen, ob auch keinerlei Schuld von Seiten der Beteiligten, insbesondere des Schiffers vorläge. Daß eine solche Feststellung oft ganz unmöglich sein würde, in den meisten Fällen mindestens aber überaus großen Aufwand an Zeit, Kosten und Umständlichkeiten des Verfahrens bedingen müßte, liegt auf der Hand, und würde dem Dispatcheur derartige Hindernisse in seiner Tätigkeit bereiten, daß eine praktische Durchführung des Havariiegrosseprinzips oft einfach in Frage gestellt sein würde. Nun aber, nach der Bestimmung des Gesetzes, findet die Havarie-Grosseverteilung statt und es bleibt den einzelnen Beteiligten überlassen, ob sie für ihr Teil wegen angeblicher Verschuldung eines Mitbeteiligten Zahlung verweigern, Schadensersatz geltend machen und event. gerichtliche Schritte zur Anerkennung ihres Standpunktes unternehmen wollen. Das werden sie natürlich nur in besonders eklatanten Fällen, wo sie der Möglichkeit einer Beweisführung zu ihren Gunsten sicher sind, tun, und dadurch ist es eben verhindert, daß eine Unmenge absolut unwirtschaftlicher und vergeblicher Maßnahmen getroffen werden, die erforderlich wären, wenn man die Havariiegrosse-Verteilung von einem Verschulden oder Nichtverschulden seitens Beteiligter abhängig gemacht hätte. Erwähnen will ich noch, daß eine Beitragsverweigerung von Ladungsbeteiligten gegenüber dem Reeder, wegen seiner oder seiner Leute Schuld an dem Eintritt der Gefahr ausgeschlossen ist, wenn die Konnossemente die sog. Nachlässigkeitsklausel enthalten, wonach der Schiffer für sein oder seiner Leute Verschulden nicht zu haften hat.

Ich will nun noch kurz skizzieren, nach welchen Gesichtspunkten eine solche Havariiegrosse-Verteilung stattfindet.

Die beiden Hauptfaktoren, die zwecks Vornahme des Ausgleichs genau festzustellen sind, sind auf der einen Seite der gesamte als Havarie-Grosse in Betracht kommende Schaden und auf der andern Seite der Wert des Geretteten, über das sich der Schaden verteilt, also der Wert von Schiff, Ladung und Fracht. Der Schaden besteht einmal aus den als Havarie-Grosse angesehenen Kosten und Aufwendungen (Nothafen-ausgaben, Kostgeld und Gagen, Hilfslohne etc.) und aus dem

sonstigen als Havarie-Grosse festgestellten Schaden an Schiff, Ladung und Fracht.

Der Schaden am Schiff wird in der Regel (soweit es sich nicht um Reparaturen unterwegs handelt) am Bestimmungsort durch Sachverständige abgeschätzt, ebenso wie Beschädigungen der Ladung. Von diesem als Schiffsschaden festgesetzten Betrag wird nun nach deutschem Rechte bei allen über 1 Jahr alten Schiffen  $\frac{1}{3}$  abgesetzt, sodaß nur  $\frac{2}{3}$  zur Vergütung kommen, da der Wert der neuen für das Schiff verwendeten Materialien höher ist, als der Wert des Zerstörten gewesen war, infolgedessen der wirkliche, erlittene Schaden tatsächlich geringer sein muß als der taxierte, da ja für letzteren die Neuerstellungskosten zu Grunde gelegt werden. Man nennt diesen Abzug »Abzug neu für alte«. Übrigens wird bei Ankern nichts, bei Ankerketten nur  $\frac{1}{6}$  abgezogen. Für die beschädigte Ladung kommt der Unterschied zwischen dem taxierten noch vorhandenen Werte und dem Marktwerte am Bestimmungsorte zur Vergütung, und auch für gänzlich geopfert Güter ist der Marktwert am Bestimmungsorte maßgebend, von dem dann natürlich die durch den Verlust ersparten Unkosten und Fracht in Abzug kommen. Diese durch den Ladungsverlust dem Reeder verloren gegangene Fracht wird nun ihrerseits dem Reeder wieder in Havarie-Grosse ersetzt.

Im Anschluß hieran will ich nochmals, wie schon geschähe, betonen, daß (soweit nicht Küstenfahrt in Betracht kommt) für Deckladung, sowie für Güter, über die kein genügender Nachweis vorhanden ist, als auch Kostbarkeiten, Geld und Kunstgegenstände, die dem Schiffer nicht gehörig bezeichnet sind, irgend eine Vergütung in Havarie-Grosse nicht gewährt wird.

Der festgestellte Gesamthavariiegrosseschaden inklusive der Kosten der Dispatchierung wird nun pro rata der Werte von Schiff, Ladung und Fracht verteilt und zwar trägt bei:

Das Schiff, einmal mit seinem Werte am Ende der Reise bei Beginn der Entlöschung, welcher durch Sachverständige taxiert wird, und dann mit dem Betrage, den das Schiff als event. Schadensersatz in Havarie-Grosse erhält (denn der ist ihm ja durch die Rettung selber gewonnen worden). Abgesetzt jedoch von diesem Werte wird das, was für das Schiff nach dem Unfall und der Rettung wieder aufgewendet wurde, soweit sein Wert noch vorhanden ist und es nicht als Havariiegrossenkosten ersetzt wird, denn diese Aufwendungen wären ohne die erfolgte Rettung nicht gemacht worden, und sie sind von dem am Ende der Reise taxierten Werte abzusetzen, da sie, ohne gerettet zu sein, in dem Taxat enthalten sind.

Die Ladung trägt bei mit den noch vorhandenen Gütern (in der Regel nach deren Marktwert) und mit dem Werte der aufgeopferten Güter, denn da diese ja in Havarie-Grosse ersetzt werden, so sind sie für die Interessenten wie gerettete Güter anzusehen und haben natürlich auch beizutragen, wie die geretteten. Nicht dagegen haben zur Havarie-Grosse beizutragen die Kriegs- und Mundvorräte des Schiffes, die Gagen und das Eigentum der Schiffsbesatzung sowie das Reisegeut der Reisenden. Natürlich sind sie jedoch mit dem Betrage, den sie etwa als Havariiegrosse-Vergütung erhalten, beitragspflichtig.

Die Fracht hat beizutragen mit  $\frac{2}{3}$  der verdienten Bruttofracht und  $\frac{2}{3}$  des Betrags, der als Havariiegrosseschaden in Anrechnung kommt; auch haben die Überfahrtsgeuder mit dem Betrage beizutragen, der im Falle des Verlustes des Schiffes eingebüßt wäre nach Abzug der Kosten, die alsdann erspart worden wären.

Auf die näheren Einzelheiten einzugehen, halte ich nicht für rätlich, auch Einzelheiten der Auseinandersetzung nach erfolgter Dispatchierung dürften weniger allgemeines Interesse haben, sondern nur immer dem dabei Interessierten von Bedeutung werden; auch hängt das nicht mehr mit diesem Thema zusammen, das nur »Grundlagen der Havarie-Grosse«

behandeln sollte. Betont soll jedoch zum Schlusse nochmals werden, daß es sich in allem Gesagten stets nur um deutsches Recht gehandelt hat, für den internationalen Verkehr aber in vielen, wesentlichen Punkten eine Änderung insofern eintritt,

als an Stelle des deutschen Rechtes die Bestimmungen der York-Antwerp-Rules, einer internationalen Vereinbarung, zur Anwendung zu kommen pflegen, worüber später näheres mitgeteilt werden soll.

## Internationales Recht über Hilfeleistung in Seenot.

Das Comité Maritime International, dessen einer Zweigverein der deutsche Verein für internationales Seerecht ist, und welches unter Mitwirkung fast aller Schifffahrt treibenden Nationen so außerordentliche Erfolge in bezug auf Festlegung gemeinsamer Grundsätze über die Rechtsfolgen von Zusammenstößen von Schiffen erzielt hat, hat sich gleichfalls mit großer Energie der Frage angenommen, ob es möglich sei, unter Mitwirkung der Regierungen aller Schifffahrt treibenden Nationen auch eine Basis für Hilfeleistung in Seenot zu schaffen.

Auch diese Materie hat einer langen Vorbereitung und Bearbeitung bedurft und haben in den letzten 7 Jahren sowohl an der Zentrale des Vereins in Brüssel als auch in den verschiedensten nationalen Zweigvereinen Verhandlungen stattgefunden, um festzustellen, ob es möglich und durchführbar ist, die Gesetze der verschiedenen Länder soweit einheitlich zu gestalten, daß die Grundsätze in bezug auf die Beurteilung der zu leistenden Entschädigungen auf eine einheitliche Basis gestellt werden können.

Das Resultat war, daß ein solches Ziel sehr wohl zu erreichen sei, und ist es nunmehr gelungen, eine allseitig anerkannte Grundlage auf diesem Gebiete nicht nur schriftlich zu fixieren, sondern ihr auch die Zustimmung der auf der Seerechtskonferenz in Brüssel versammelten Diplomaten zu sichern und dadurch eine gewisse Situation zu schaffen, welche den Einzelstaaten den Anschluß nicht nur erleichtert, sondern auch nahe legt.

Da der Seeverkehr an und für sich das einzige Internationale ist, so mußte die Flußschifffahrt ausscheiden, denn an einer solchen sind immerhin nur ein einziger oder mehrere Nachbarstaaten beteiligt, nicht die Gesamtheit der Nationen.

Als Hauptgrundsatz ist festgelegt, daß eine Hilfe, welche einem in Gefahr befindlichen Seeschiffe oder seiner Ladung mit Erfolg geleistet wird, einen angemessenen Anspruch auf Belohnung hat, doch ist der Begriff spezifisch deutschen Rechtes eines Unterschiedes zwischen Berglohn und Hilfslohn fortgefallen.

Unter Hilfslohn verstand das deutsche Gesetz, wenn einem Schiffe, welches noch unter Kommando seiner Besatzung oder eines Teiles derselben stand, Dienste in Seenot geleistet wurden, während Berglohn die Fälle umfaßte, wo einem der Disposition seiner Besatzung entzogenem Schiffe oder einem Teile desselben oder auch der Ladung allein soweit Hilfe geleistet wurde, daß ein Teil oder das Ganze gerettet wurde, aber das deutsche Gesetz kannte auch die Entschädigung für eine Hilfe oder einen Bergungsversuch, welche nicht von Erfolg gekrönt waren. Ähnliche Bestimmungen existieren auch in den Gesetzen einzelner Nationen, während die jetzt angestrebte allgemeine Basis sich auf den Standpunkt stellt »kein Erfolg, keine Zahlung«. Eben der eigentümliche rechtliche Begriff, welcher das Schiff gewissermaßen von dem Landvermögen seines Besitzers als selbständiges Subjekt trennt, führte häufig zu eigenartigen Konsequenzen, zumal der Besitzer in den seltensten Fällen identisch ist mit dem Schiffer und letzterem weitgehende Rechte eingeräumt werden mußten. Gerade die Selbständigkeit des Schiffers muß eine große Rolle spielen und auch im Falle einer Hilfe in Seenot bedarf es einer unbedingten Feststellung, daß gegen dessen Zustimmung keine Hilfe geleistet werden darf. In dieser Beziehung spricht der jetzige

Vorschlag allen Personen einen Anspruch auf Hilfeleistung ab, falls solche gegen das ausdrückliche Verbot des Schiffers geleistet ist. Jeder Fachmann weiß in der Praxis, wie häufig die Fälle sind, daß einem Schiffe, welches sich nach Ansicht des Schiffers in geringer, selbstverständlich nach Ansicht der Hilfsleistenden in großer Seenot befand, Hilfe aufgedrungen wird, ja daß gewaltsame Exzesse eintreten, wenn die Hilfs anbietenden abgewiesen werden, so daß es nur mit Freuden zu begrüßen ist, wenn ein für allemal das Prinzip festgelegt wird, daß jede aufgedrungene Hilfe ohne Entgelt bleibt.

Eine fernere häufig wiederkehrende Kontroverse war es, ob Lotsen im Fall des Eintretens einer Seenot berechtigt sind, besondere Honorare zu verlangen. Auch dieses wird nunmehr prinzipiell verneint, solange deren Dienste als Erfüllung ihrer Aufträge angesehen werden können.

Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft selbstverständlich die Frage, wer über den Anspruch eines Hilfslohnes zu entscheiden hat und welche Gesichtspunkte in bezug auf die Höhe desselben in Frage stehen. Als berechtigt zur Entscheidung werden ganz allgemein die Gerichte bzw., falls vorhanden, zuständige Verwaltungsbehörden anerkannt und als Grundlage zur Bemessung der Höhe werden folgende Gesichtspunkte als allgemein ausschlaggebend aufgestellt.

In erster Linie sollen entscheidend sein die Bemühungen und der Eifer der Hilfsleistenden, ferner die Gefahr, welche dem geretteten Schiffe oder seiner Ladung oder auch den Hilfe leistenden Personen oder Schiffen gedroht hat, außerdem die Kosten und Schäden, welche das Hilfe leistende Schiff aufgewandt bzw. erlitten hat, schließlich der erzielte Erfolg. Erst in zweiter Linie ausschlaggebend ist der Wert der geretteten Gegenstände und der Wert des Hilfe leistenden Schiffes. Es soll ausdrücklich damit festgestellt werden, daß eine geringe Hilfe nicht zu enormen Forderungen dienen darf, weil es sich um sehr große Werte handelt, die gerettet sind; es soll nicht das reine Faktum des Geldwertes entscheidend sein, sondern lediglich die wirklich aufgewandte Hilfe, und um diesen Grundsatz noch schärfer auszuprägen, wird ausdrücklich festgestellt, daß in keinem Falle auf eine Prozentage von den geretteten Werten erkannt werden darf. Diese Bestimmung ist von ganz außerordentlicher Wichtigkeit, denn die Praxis zeigt außerordentlich viele Fälle, wo maßlose Ansprüche nur deshalb erhoben wurden, weil die geretteten Werte groß waren, während die geleistete Hilfe nur sehr geringer Natur war.

Um diesem Prinzip noch einen schärferen und prägnanteren Ausdruck zu geben, wird gleichfalls bestimmt, daß jeder angesichts der Gefahr seitens der Besatzung des notleidenden Schiffes zugestandene Hilfsvertrag, ohne Rücksicht, ob derselbe eine Feststellung der ziffernmäßigen Höhe enthält oder nicht, der richterlichen Abänderung unterliegt, sobald eine solche Vereinbarung nicht als der Billigkeit entsprechend erachtet wird. Gewiß sind Fälle denkbar und oft in der Praxis vorgekommen, wo eine Partei, die zur Hilfeleistung in stande war, ohne Zusicherung einer hohen Entschädigung dieselbe zu leisten verweigert hat, ja sogar absichtlich eine Erhöhung der Gefahr abwartete, um ein möglichst hohes Honorar zu erzielen. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß in Zukunft billiges Ermessen des erkennenden Richters den Ausschlag geben soll und nicht ein vielleicht in Angst und Aufregung angenommener Vertrag.

Nicht alle Fälle, die in dieses Gebiet fallen, sind in dem international vereinbarten Protokoll erledigt worden,

besonders ist die Frage der Zuständigkeit über die Entscheidung solcher Hilfsfälle den einzelnen Staaten vorbehalten, desgleichen die Frage, welche Garantien zu schaffen sind für die Erfüllung der Verpflichtung, gefährdeten Schiffen Hilfe zu leisten oder Menschenleben zu retten; auch werden Kriegsschiffe prinzipiell von den Vereinbarungen nicht berührt.

Den Beratungen des Kongresses haben auch in diesem Falle alle irgendwie wichtigen Schifffahrt treibenden Nationen

beigewohnt einschließlich Großbritannien und Deutschland und sind auch hier die Beschlüsse von allen diplomatischen und übrigen Fachvertretern der verschiedensten Nationen einheitlich gebilligt worden, sodaß man hoffen darf, daß die segensreiche Tätigkeit des Comité Maritime und seiner Zweigvereine auch fernerhin zu einem Segen für die Gesamtheit ausschlagen wird.

Direktor F. Pluss.

## Schutzverband hamburgischer Reedereien.

Zur gemeinsamen Abwehr von Angriffen auf hamburgische Schifffahrtsinteressen haben sich alle größeren hamburgischen Reedereien zu einem Schutzverband zusammengeschlossen. Um diesen Gedanken verwirklichen zu können, ist unter dem Namen „Syndikats-Reederei, Hamburg“ eine Reederei gegründet worden. Sie soll zunächst aus 10 Frachtdampfern von 4000—8000 Tons bestehen und jedes Jahr um drei weitere Dampfer vermehrt werden. Diese Schiffe sollen jeder dem Schutzverbände angehörenden Reederei, wenn sie von außen angegriffen wird, für den Konkurrenzkampf zu Bedingungen zur Verfügung gestellt werden, die einer kostenfreien Überlassung gleichkommen. Solange und soweit die Schiffe durch diese ihre vornehmste Aufgabe nicht in Anspruch genommen sind, werden sie in der allgemeinen Frachtfahrt beschäftigt werden und hierdurch einem in Hamburg bereits seit langer Zeit empfundenen Bedürfnis entgegenkommen. Ohne Frage ein bedeutungsvolles Eingeständnis. Ist doch die Vermehrung der Trampdampferflotte ein Bedürfnis, das, hier schon häufig besprochen, mehr oder weniger auf die ganze deutsche Handelsflotte bezogen werden darf. Allerdings hat in Deutschland in den letzten Jahren die Unternehmungslust auch auf diesem Gebiete zugenommen, wir erinnern an die zahlreichen Neubauten für Schleswig, Flensburg, Lübeck, Rostock usw., ferner an die vor wenigen Tagen erfolgte Gründung in Nordenham. Dagegen ist im Vergleich zur sonstigen Bedeutung Hamburgs in der Schifffahrt die Betätigung dieses Platzes auf dem Gebiete der »Freien Schifffahrt« nicht bedeutend gewesen, sie hat sich vorwiegend auf die »Linien-schifffahrt« erstreckt. Und doch ist in gewisser Weise die Trampschifffahrt zu dieser eine notwendige oder willkommene Ergänzung. Man braucht, um sich das klar zu machen, nur einmal nachzurechnen, wie viele zumeist von der Trampschifffahrt gecharterte Dampfer von hamburgischen Reedereien in den letzten Jahren als »Extradampfer« eingestellt worden sind, und zwar nicht nur in Fällen eines besonderen Bedarfs, wie für die russischen Kohlentrans-

porte oder die Transporte nach Deutsch-Südwestafrika, sondern auch um den Ansprüchen des wachsenden, normalen Verkehrs zu genügen, dessen Schwankungen die eigene Bautätigkeit der Reedereien sich unmöglich genau anpassen kann. Bei diesen Charterungen haben in der Hauptsache englische Dampfer, außerdem aber auch die Dampfer des Herrn Horn eine recht lohnende Beschäftigung gefunden. Es ist nicht einzusehen, warum nicht auch hamburgische Schiffe das können sollten, und es ist selbstverständlich, daß in »Friedenszeiten«, wenn die Dampfer der »Syndikats-Reederei« der freien Fahrt obliegen, sie für den Extrabedarf der hiesigen Reedereien in erster Linie herangezogen werden würden, somit würde also auch, um es vulgär auszudrücken, »das Geld in der Familie bleiben«. Da im übrigen in der freien Fahrt Raum für eine so vielseitig unterstützte Reederei ist, steht außer Frage, zumal sie moderate Dampfer, sowohl für mittlere Fahrt passende, wie auch große Trampdampfer in Fahrt bringen soll; für die erstere kommen 4—5000 Tons große Dampfer in Frage, für die transatlantische Trampschifffahrt Dampfer von 7—8000 Tons immer mehr in Aufnahme. Außerdem wird die Kapitalkraft der Gesellschaft nichts zu wünschen lassen, sie ist von potenten Kreisen geschaffen und braucht nicht, wie die kleineren Trampreedereien, fast ausnahmslos sechszehnten Hypothekarkredit zur Beschaffung der Hälfte ihres Kapitals in Anspruch zu nehmen. Es handelt sich also bei der neuen Gesellschaft nicht nur um eine äußerst wirksame Verteidigungswaffe, sondern auch im übrigen um eine praktische, zeitgemäße und Erfolg versprechende Gründung mit einer durch die besonderen Erfordernisse der Zeit geschaffenen, sehr breiten Basis.

Die Leitung der neuen Reederei, die bis zu ihrer endgültigen Konstituierung von Herrn Generaldirektor Ballin ehrenamtlich übernommen war, ist Herrn F. C. Bramstedt übergeben worden. Der Verwaltungsrat wird sich aus Mitgliedern der Leitungen aller großen hamburgischen Reedereien zusammensetzen.

## Schiffbau.

### Baufträge.

Der Werft von G. Seebeck Aktiengesellschaft ist von der Deutschen Dampfschifferei-Gesellschaft »Nordsee« der Bau von **9 großen Fischdampfern** in Auftrag gegeben.

### Stapellänfe.

Auf der Schiffswerft von Joh. C. Tecklenborg lief der für die neue australische Frachtdampferlinie des Norddeutschen Lloyd erbaute Dampfer »**Westfalen**« glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 130,54 × 16,08 × 9,37 m; Tragfähigkeit 7000 Tons. Über die ganze Länge des Schiffes erstreckt sich ein Doppelboden zur Aufnahme von 900 Tons Wasserballast. Als Neuerung erhält dieser Dampfer in den hinteren Räumen eine Kühlanlage für größere Fleischtransporte. Die maschinelle Ausrüstung besteht aus einer vierfachen Expansionsmaschine von 2800 indiz. Pferdestärken, durch die dem beladenen Schiffe

eine Geschwindigkeit von zwölf Knoten pro Stunde erteilt werden soll.

Am 18. November lief auf der neuen Werft der Flensburg-Schiffbau-Gesellschaft der für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen im Bau befindliche Frachtdampfer (Stapel No. 254) »**Gutenfels**« glücklich vom Stapel. Der Neubau hat folgende Hauptabmessungen: 42' 3" × 55' 2" × 31' 8"; Tragfähigkeit ca. 8100 Tons.

Für Rechnung der Firma Rob. M. Sloman jr., Hamburg, ist am 18. November in Helsingör auf der Werft »Aktieselskabet Helsingörs Jernskibs- og Maskinbyggeri« der Fracht- und Passagierdampfer »**Bastia**« vom Stapel gelaufen. Der Dampfer ist mit besonderer Rücksicht auf die Fruchtfahrt von Italien nach Hamburg, für die er von der Reederei bestimmt ist, gebaut worden und erhält zu diesem Zwecke auch besonders kräftige Maschinen. Die Tragfähigkeit des Schiffes, das in



etwa vier Wochen zur Ablieferung gelangen soll, beträgt etwa 2000 Tons.

#### Probefahrten.

Am 17. November fand zur allseitigen Zufriedenheit die Probefahrt des von dem Bremer »Vulkan«, Vegesack, neu erbauten Hansa-Dampfers »**Wartburg**« statt. Der Dampfer mißt: 402' 51" 6" × 27' 6"; Tragfähigkeit 6800 Tons. Zum Betriebe dient eine vierfache Expansionsmaschine von 2300 Pferdestärken, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 Knoten verleiht.

Der Passagier- und Frachtdampfer »**Venus**«, auf den Howaldtswerken im Auftrage der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Companhia de Navegação »Cruzeiro do Sul« in Santos erbaut, machte am 17. November seine Probefahrt, die aufs beste verlief. Die erzielte Fahrgeschwindigkeit betrug reichlich 12 Knoten, ca.  $\frac{1}{2}$  Knoten mehr als kontraktlich vereinbart. Das Schiff hat großen Speisesalon, Rauchsalon und Damensalon, und ist mit Rücksicht auf die Tropenfahrt die gesamte, auf das eleganteste ausgeführte Passagier-Einrichtung auf dem Oberdeck in einem großen Deckshause untergebracht. Das Fahrzeug ist für die Fahrt an der Brasilianischen Küste bestimmt und wird den Zwischendienst von Porto Alegre und Rio Grande do Sul vermitteln.

Der erste Doppelschraubendampfer der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »**Kosmos**«, der Dampfer »**Nejada**«, der auf der Werft von Blohm & Voß erbaut worden ist, machte am 18. November seine Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit seiner Erbauer und Besteller ausfiel und zur Ablieferung an die Reederei führte. Der Neubau mißt: 429' 50" 6" × 31' 6", 6200 Brutto-Registertons. Er hat zwei dreifache Expansionsmaschinen von etwa zusammen 3000 indizierten Pferdestärken. Die Dimensionen der Zylinder sind 530' 882' 1530 mm bei 1070 mm Hub. Der Dampf wird in drei Einender-Kesseln mit Fox-Feuerrohren und Howdens forziertem Zug erzeugt. Die Geschwindigkeit betrug während der Probefahrt über zwölf Seemeilen in der Stunde. An Passagiereinrichtungen, die sich durch Eleganz auszeichnen und in sanitärer Beziehung weitgehendsten Ansprüchen genügen, sind vorhanden: für 50 Personen I. Kajüte, 25 II. Kajüte und 44 III. Klasse.

### Treibende Schiffahrtshindernisse. (Nach Mitteilungen der Seewarte).

#### Wrackberichte.

Es wurden gesichtet: Am 2. Oktober auf 33° 21' N 49° 31' W: gekentertes Wrack. — Am 13. November auf 55° 20' N 2° 0' O: zertrümmertes Wrack, Lukenkappen, Spieren und Balken. — Am 8. November auf 55° 42' N 1° 5' O: Wrackgut. — Am 9. November auf 43° 0' N 56° 0' W: Schiffsboden mit herausragenden Decksbalken. — Am 18. November Nyborg-Fjord, Stangenseezeichen auf Tungen nw. NO  $\frac{1}{2}$  N, in Linie der Richtfeuer von Somfruhoj: Schoner gesunken, Mast ragt heraus, weiße Laterne Nachts, Tags Wrackflagge. — Am 18. November Lappe-Grund, in der Nähe von Lappe-Grund N-Tonne nw. SO  $\frac{3}{4}$  S in 14 m Tiefe: Fischerfahrzeug gesunken, Toppen unter Wasser. — Am 27. Oktober auf 28° 52' N 93° 30' W: Wrack, Heck 6' über Wasser. — Am 2. November auf 26° 33' N 87° 12' W: Wrack, Teile des Bug und Fockmast ragen heraus, abgebrochen, ebenso Bugspriet. — Am 16. November Horns Riff-Feuerschiff SWzS 38 Sm.: gekentertes Wrack. — Am 16. November Lizard ONO 18 Sm.: verlassenen Schoner »James & Agnes« von Lancaster aufgefunden und in Penzance-Bucht eingeschleppt.

#### Eisberichte.

Es wurden gesichtet: Am 31. Oktober Greenly Island und auf 51° 58' N 54° 39' W: 5 Eisberge. — Am 1. November

auf 47° 54' N 47° 51' W: Eisberg. — Am 29. Oktober auf 52° 8' N 53° 47' W: Eisberg. — Am 15. Oktober auf 52° 2' N 52° 8' W und auf 51° 49' N 52° 8' W: 5 Eisberge. — Am 15. Oktober auf 52° 14' N 54° 17' W: Eisberg, besonders groß.

### Maritime Rundschau.

Unserer Kriegsmarine ist in diesen Tagen ein herber Verlust beschieden worden. Mit dem Torpedoboot »S. 126«, das nach einer Kollision mit dem Kreuzer »Undine« durch eine Kesselexplosion zerstört wurde, gingen 33 deutsche Seeleute in die Tiefe. Es war am 17. November, als die längst ersehnte Novelle zum Flottengesetz bekannt wurde. Mit der Kriegsmarine betrauert die Kauffahrtsflotte diese schwere Einbuße an Deutschlands seetüchtiger Wehr.

Der englische Dampfer »Hilda« ist auf der Fahrt von Southampton am 19. November morgens 4 Uhr bei Nebel und Sturm in der Nähe der Insel Cézembre auf einen Felsen gescheitert. 123 Personen von der Besatzung und den Passagieren sind verloren, 5 gerettet.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hamburg« m. b. H., die dem Frachtenverkehr zwischen Rhein und Elbe mit mehreren Dampfern dient, ist nach längern Verhandlungen nunmehr definitiv in den Besitz der Rheinischen Transport-Gesellschaft in Frankfurt a. M. übergegangen.

Die österreich. Reederei »Österreichischer Lloyd« und ungarische »Adria« sind übereingekommen im Jahre 1906 abwechselnd und gemeinsam zwölf Fahrten von Triest, bezw. Fiume mit Berührung der brasilianischen Häfen nach Buenos Aires und event. nach Montevideo durchzuführen.

Nach der »Köln. Ztg.« war Herr Generaldirektor Dr. Wiegand die Leitung des in Aussicht genommenen Reichskolonialamtes angeboten, von ihm aber nicht angenommen worden, weil er sich im Interesse des Norddeutschen Lloyd nicht für berechtigt gehalten habe, seinen leitenden Posten aufzugeben. »weil gerade jetzt beim Lloyd große weitsehende Unternehmungen in Angriff genommen sind, die es nahezu unmöglich machen, daß ihr eigentlicher Veranstalter jetzt von der Leitung des Lloyd zurücktritt.«

Der Vorstand der Abteilung Personenverkehr, Herr Ad. Storm, und der Vorstand der Ost-Asiatischen Abteilung, Herr John Naht, sind zu stellvertretenden Direktoren der Hamburg-Amerika Linie ernannt worden.

Herrn Kapt. Louis Schramm in Stettin wurde der Kronenorden vierter Klasse verliehen.

### Vermischtes.

Die neue Marinevorlage enthält hauptsächlich folgende Forderungen: 1) Neubau von 6 Panzerkreuzern; 2) Vermehrung der Torpedobootflotte von 16 auf 24 Divisionen à 6 Boote, die zudem größere Dimensionen erhalten; 3) Weitere Proben und Beschaffung von Unterseebooten; 4) Größensteigerung der Linienschiffe und Kreuzer sowie stärkere Armierung; in welchen Maßen diese Steigerung gehalten werden soll, wird nicht mitgeteilt; 5) Als Folge dieser Maßnahmen tritt ein beträchtlicher Mehrbedarf an Seeoffizieren und Mannschaften ein sowie 6) eine Steigerung der sämtlichen Kosten, sodaß die Etats bis 1910 jährlich um durchschnittlich 20 Mill. Mark, von da ab um 3—7 Mill. Mark sich erhöhen. Dagegen

bringt die Vorlage weder eine Vermehrung der Schlachtflotte noch eine Beschleunigung des Bauplans. Nach wie vor bleibt ein Sollbestand von 38 Linienschiffen und 38 kleinen Kreuzern, nur an Torpedobooten und großen Kreuzern wird der Sollbestand erhöht. Doch ist zu berücksichtigen, daß schon im Jahre 1900 für den Auslandsdienst 6 große und 7 kleine Kreuzer verlangt, aber damals abgelehnt worden sind; jetzt werden nur 6 große Kreuzer für den Auslandsdienst gefordert. Auch die Frist, bis zu der der Sollbestand erreicht werden soll, bleibt die gleiche wie im Gesetz von 1900: 1917 werden die letzten Schiffe des Flottenplans auf Stapel gelegt, erst 1920 wird die deutsche Kriegsmarine ihren vollen gesetzlichen Bestand erreichen, der dann beträgt: 38 Linienschiffe, 20 große, 38 kleine Kreuzer und 24 Torpedobootdivisionen, außerdem die sog. Spezialschiffe.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Kollision im Flensburger Binnenhafen zwischen einem Dampfer und einer Fischerquase: Der Unfall ist dadurch verursacht, daß die Quase plötzlich ihren Kurs änderte und dem Dampfer vor den Bug lief. Der Führer des Dampfers hat gegen die *Polizeiverordnung* vom 14. August 1889 § 4 *gefehlt*, indem er mit mehr als halber Kraft gefahren ist. (Flensburg) — Strandung eines Dampfers auf Lille-Grund an der Nordspitze von Fünen: Die Strandung ist dadurch veranlaßt, daß der Dampfer zu weit westlich gefahren ist und der Kapitän das Feuer von Enebaer-Obde für das Feuer von Lille-Grund gehalten hat. Es gereicht dem Kapitän zum Vorwurf, daß er diese *Feuer verwechselt*, das Feuer von Lille-Grund nicht gesehen hat und ohne genügenden Grund die *Brücke verlassen* hat. (Lübeck.) — Kollision auf der Braker Reede zwischen einem Dampfer und einer Schonergalliot: Sie ist darauf zurückzuführen, daß infolge heftigen Windes aus OSO die außerhalb der schwarzen Tonnenlinie zu Anker liegende Galliot in das Fahrwasser hineingeschwoit und dem aufkommenden Dampfer nicht rechtzeitig sichtbar geworden ist. Dieses hängt damit zusammen, daß die *Ankerlaterne* der Galliot nicht hell genug gebrannt hat und am Heck dieses Schiffes nicht, wie in § 21 der *Vorschriften* vom 19. Juni 1901 vorgeschrieben, bei Annäherung des Dampfers ein helles Licht hin- und hergeschwenkt worden ist. Nach dem Fundort des Ankers muß der Dampfer sich bei der Kollision mindestens 30 m östlich der Linie des Sandstedter Leitfeuers befunden haben, während er nach § 55 der *Verordnung* vom 19. Juni 1901 sich mehr westlich hätte halten müssen. Hiernach trifft beide Teile ein Verschulden. (Brake).

**The Baltic and White Sea-Conference**, die, wie schon berichtet, am 16. und 17. November in Kopenhagen zusammenkam, genehmigte die im Entwurf vorliegende Satzung und wählte einen Vorstand aus 21 Mitgliedern, darunter aus Deutschland die Herren Böger-Hamburg, Winters-Bremen und H. Schuldt-Flensburg. Zum Präsidenten wurde Herr Carl-Kopenhagen, zum Vize-Präsidenten Herr Cairns-England gewählt. Hierauf beschäftigte sich die Versammlung mit der veränderten Abfassung von Charterpartien und beauftragte einen gewählten Ausschuß zur Ausarbeitung von Vorschlägen für die Beratung im Plenum. Sodann wurde über die Schiffsmakler gesprochen, über ihre Stellung gegenüber Reedereien, dabei kam der Wunsch zum Ausdruck, die Tätigkeit der Makler in vielen Punkten zu beschränken.

**Prüfungswesen.** An der *Seefahrtsschule zu Bremen* wird die nächste Prüfung zum Seesteuermann am Donnerstag, den 14. Dezember, vormittags 9 Uhr, beginnen. Anmeldungen sind unter Beifügung der erforderlichen Nachweise bis spätestens zum 8. Dezember an den Vorsitz der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling, zu richten.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 20. November. Der Verein beschäftigte sich mit Vorschlägen einer früher gewählten Kommission zum Senatsentwurf über die Revierlottenverordnung der Unterelbe. Als Wortführer trug Herr Dr. Ehlers die Kommissionsbeschlüsse und ihre Begründung in einem sehr ausführlichen Bericht vor. Nachdem der Vorsitzende der Kommission für ihre eingehende Stellungnahme und Herrn Dr. Ehlers für seine nach Form und Inhalt ausgezeichnete Berichterstattung gedankt hatte, nahm der Verein nach längerem Meinungsaustausch die Kommissionsanträge an. Es wurde ferner beschlossen, den Kommissionsbericht der Bürgerschaft zur Kenntnisnahme und der Presse zur Veröffentlichung zu übergeben. (Wir werden auf die wesentlichsten Punkte des Berichtes zurückkommen. D. H.) Hierauf nahm der Verein zum vierten Rundsprechen Stellung und faßte einige Beschlüsse, die auf dem Vereinstag zur Sprache kommen sollen. In Erinnerung wurde sodann gebracht, daß am 4. Dezember die Vorstandswahl stattfindet. Nächste Sitzung am 27. November.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 16. November abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen. Die in der vorigen Versammlung vorbereiteten Erweiterungsvorschläge zu den Anträgen des Vereins vom Jahre 1902 lagen, vom Verwaltungsrat formuliert, zur endgültigen Beschlußfassung vor. Sie beziehen sich auf die §§ 7, 8, 13, 16, 22 und 27 des alten Gesetzes. Sie lauten in der von der Versammlung angenommenen Fassung folgendermaßen: Zu § 7. Mindestens einer der Beisitzer muß ein aktiver Kapitän sein und ein zweiter Beisitzer die Befähigung, als Kapitän zu fahren, besitzen und auch als solcher gefahren haben. Ist bei dem Unfall ein Schiffsoffizier beteiligt gewesen, so muß ein dritter Beisitzer ein aktiver Schiffsoffizier sein. Aktiv im Sinne dieses Gesetzes sind solche Kapitäne und Schiffsoffiziere, welche noch berufsmäßig zur See fahren, oder dies seit längstens 4 Jahren aufgegeben haben. — Zu § 8. Doch muß die Liste so zahlreiche Vertreter der in § 7 genannten aktiven Kapitäne und Schiffsoffiziere enthalten, daß auch stets einige von ihnen an dem Sitze ihres Seeamtes anwesend sein können. Über die jeweilige Anwesenheit dieser fahrenden Beisitzer ist von der Aufsichtsbehörde in Anlehnung an die schon bestehenden Schiffsmeldungen eine Kontrolle einzurichten, durch welche der Vorsitzende des Seeamtes stets darüber unterrichtet ist, wer von den fahrenden Beisitzern zur Verfügung steht. — Zu § 13. Der Reichskommissar ist verpflichtet, den Verhandlungen des Seeamtes beizuwohnen. — Zu § 16. Die Vernehmung von Zeugen im Vorwege am Orte des Seeamtes hat durch den Vorsitzenden selbst zu geschehen, welchem hierbei ein Sachverständiger ständig zur Seite zu stehen hat. — Zu § 22. Der Kapitän, Schiffsoffizier und Lots des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der Untersuchung bildet, . . . können . . . sich eines Rechts- oder sachkundigen Beistandes bedienen. — Zu § 27. Für ungerechtfertigte Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Gewerbes ist der Betroffene von der Aufsichtsbehörde schaltlos zu halten. — Nach Vornahme einer Ergänzungswahl in den Verwaltungsrat war um 10 Uhr Schluß der Versammlung.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Slomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhütt 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Slomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 48.

Hamburg, den 2. Dezember.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt. — Über einen fühlbaren Mangel an nautischen Schiffsoffizieren. — Neuregelung des Revierlotswesens auf der Unterelbe. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Oberflächenventilationen bei Kohlenladungen. — Schiffbau. — Treibende Schifffahrtshindernisse. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Juristische oder nautische Seemannsamtsvorsitzende?

Zwei Antworten auf unsere Ausführungen auf Seite 508:

#### I.

Seeleute wollen wir an der Spitze unserer Seemannsämts haben, Seeleute, die sich in die Denk- und Handlungsweise der Vorgesetzten und Untergebenen aus eigener früherer Erfahrung hineinsetzen vermögen. Die begreifen, daß der Vorgesetzte zuweilen Ursache zum Anbrausen, ja mitunter sogar zur Überschreitung seiner Disziplinarbefugnis gegenüber streitsüchtigen Schiffsleuten haben kann, die aber auch, und zwar in der Erinnerung an ihre eigene Fahrzeit vor dem Mast, verstehen, wenn sich ein Schiffsmann gegenüber chikanösen Vorgesetzten — es gibt solche, verehrte Kameraden — von seinem Temperament zu einer Handlungsweise hinreissen läßt, die nach der Seemannsordnung strafbar ist. Der Jurist kennt nur den Buchstaben des Gesetzes, schematisiert jedes Vorgehen nach Paragraph soundso und vergißt nur zu oft, daß er nicht Marionetten, sondern Menschen vor sich hat, über deren Tun und Treiben ein Urteil zu fällen ist. Logisches Denken, zu dem der Jurist geschult ist (es aber auch zuweilen vermissen läßt), und das allerdings Vorbedingung für die Bekleidung des Vorsitzendenposten ist, finden wir in manchen Nautikern in ganz hervorragendem Maße verkörpert. Ebenso sind mir Nautiker mit

Redegabe und — Gwandtheit bekannt; Eigenschaften, die ebenfalls von dem Leiter eines Seemannsamtes beansprucht werden müssen. Weshalb, fragt man sich, gehen allmählich immer mehr Popen, die früher ausschließlich von Vertretern unseres Standes bekleidet und zur allgemeinen Zufriedenheit versehen wurden, in die Hände von Akademikern über? Hält man uns nicht mehr für befähigt genug, Ämter zu bekleiden, denen jahrhundertlang nur Seeleute vorgestanden haben, oder ist es nur der volltönendere Titel der anderen Herren, dem wir immer mehr weichen müssen. Eigentümlich, sehr merkwürdig ist es aber, daß gerade die Hansestädte diese neuere Richtung eingeschlagen haben, und daß in Preußen, wo sonst immer zur Ausübung eines Postens ein Mandarinexamen notwendig ist, keine Änderung in der Besetzung der Stellen eingetreten ist. — Nun noch ein Wort über unseren Indifferentismus gegenüber der „Hansa“, den Sie in geschickter Weise mit der Seemannsamts-Angelegenheit verquickt haben. Ich gebe zunächst ohne jede Einschränkung zu, daß wir, soweit meine Bekannten und ich in Frage kommen, der „Hansa“, die wir gerne und mit großer Aufmerksamkeit lesen, nicht genügend Interesse nach der von Ihnen angedeuteten Richtung entgegenbringen. Wir könnten Ihnen öfter diese oder jene Beobachtung mitteilen, unterlassen es aber nicht aus Mangel an Interesse für das Blatt, sondern weil wir nicht federgewandt genug sind,



unsere Eindrücke so zu schildern, wie wir sie gedruckt sehen möchten. \*) Das ist der Hauptgrund. Er ist erklärlich, zumal unsere Mußzeit mit zunehmendem Hasten und Jagen in der Schifffahrt geringer wird, auch nimmt die Regelung unserer schriftlichen Arbeiten ständig mehr Zeit in Anspruch. Dessenungeachtet will ich in Zukunft Ihre Worte beherzigen und Sie, soweit als möglich, auf dem Laufenden halten. Vielleicht findet mein Beispiel Nachahmer — dann aber mache ich auf eine besondere Ehrung seitens der Redaktion Anspruch.

*Navalis.*

## II.

Sie sagen selbst: »Die Beantwortung ist nicht leicht, die Entscheidung nämlich, ob es für die in Vorgesetztenstellung befindlichen Seeleute besser ist, wenn ein juristischer oder wenn ein nautischer Vorsitzender an der Spitze des Seemannsamtes steht. Ich, obgleich ein Kapitän, bin für den Juristen. Er ist objektiver, beurteilt die einzelnen Fälle mehr vom unparteiischen Standpunkt aus, als es der Nautiker mit untilgbaren Erinnerungen an seine Vorgangenheit vermag. Die ganze Erziehung des Juristen, solange er denkender Mensch ist, ist ja auf das Ziel gerichtet: unparteiisch abwägen zu lernen. Unseren Kollegen fehlen, müssen diese Eigenschaften fehlen. Als Schiffsoffiziere und noch mehr als Schiffsführer sind sie zu befehlen gewohnt. Diese Art der Erziehung bringt eine einseitige Beurteilung mit sich. Sie sind geneigt, die Disziplinarvergehen vom Standpunkt des Vorgesetzten aus zu betrachten, jedenfalls wird ihnen (falls sie überhaupt dazu befähigt sind) ein Hineindenken in die Beweggründe für die straffällige Handlungsweise eines Untergebenen recht schwer werden. Als ehemalige Vorgesetzte werden sie im Stillen zunächst immer Partei für den Vorgesetzten und Stellung gegen den Untergebenen nehmen. Diese Befangenheit mag mit der Zeit geringer werden, ganz wird sie nur selten verschwinden. Hält mir hierzu einer der Herren Kollegen entgegen, daß der Werdegang, wie ich ihn hier geschildert habe, durchaus nicht immer zutrefte, daß wir Kapitäne an Land haben, die mit ihrer ganzen Sympathie durchaus auf der Seite der Schiffsleute stehen, dann muß ich an die Ausnahmen von der Regel erinnern. Wird dagegen gesagt — es gibt auch solche Käuze — daß es durchaus im Interesse der Disziplin liege, wenn alle Vergehen der Schiffsleute, insbesondere Ungehorsam und ungebührliches Betragen, sehr streng bestraft würden, dann muß ich widersprechen. Nicht etwa, weil ich Straflosigkeit wünsche, durchaus nicht — an Bord ist strenge Manneszucht Voraussetzung für ein gedeihliches Zusammenarbeiten

\*) Das ist wirklich nicht nötig, uns genügt durchaus die Bekanntgabe einer Idee, mag sie noch so oberflächlich skizziert sein, druckreif wollen wir sie schon machen. D. R.

— aber ich fordere, daß Vergehen gleicher Schwere nicht generell mit gleicher Strafe belegt werden. Es ist auf den Charakter, das Temperament und den jeweiligen Gemütszustand des Angeschuldigten Rücksicht zu nehmen. Eine gröbliche Verletzung der Dienstpflicht, begangen mit Überlegung, ist viel, viel schwerer zu ahnden, als wenn sie im Affekt geschehen ist. Diesen Unterschied in der Beurteilung des einzelnen Falles vermag der Jurist besser als der Seemann auseinander zu halten. Gemacht muß er aber werden, denn wir wollen nicht, daß unsere von Agitatoren verhetzten Seeleute auch noch durch die Rechtsprechung der Seemannsämtler verbittert werden. Habe ich bisher nur vom Vorsitzenden gesprochen und den Einfluß der Beisitzer unberücksichtigt gelassen, dann geschah es mit Rücksicht auf den bekannten Einfluß eines juristischen Vorsitzenden in einem aus Laien zusammengesetzten Gerichtskörper.

## Über Zweck und Aufgaben einer Handels-Hochschule

äußert sich in den »Danziger Neueste Nachrichten« der Nationalökonom der Danziger Technischen Hochschule, der den Lesern durch seine Wirksamkeit in Hamburg bekannte Prof. Dr. Thieß. Als überzeugter Anhänger unterbreitet er ausführliche Vorschläge für das Lehrprogramm eines derartigen Instituts. Seine Ausführungen sind auf Danziger Verhältnisse zugeschnitten, auch beschäftigen sie sich, wie es das Thema erfordert, hauptsächlich mit den Anforderungen, die der Angehörige des Kaufmannsstandes an eine Handelshochschule stellen wird und darf. Prof. Dr. Thieß zeigt uns aber auch an einem Beispiel die Nützlichkeit der Hochschule für den Seemann. Die darauf bezügliche Stelle lautet:

»... Auch aus nautischen Kreisen wird geklagt, daß für die Fachlehrer der deutschen Navigationsschulen eine geeignete Ausbildungsstätte fehle. Diese könnte hier durch die geschilderte Verbindung leicht geschaffen werden, so daß auch die Schifffahrt der Ostsee und die deutsche Schifffahrt überhaupt hier eine neue Förderung erhält. . . .«

Wir sind überzeugt, daß diese Anregung auf fruchtbaren Boden fallen und besonders unter Navigationslehrern günstige Aufnahme finden wird.

## Einer einheitlichen Schiffsstatistik

ist im Interesse ihrer Vergleichbarkeit schon wiederholt und in verschiedenen Ländern das Wort gesprochen worden. Zuletzt bei uns im Februar 1904. Wie weit wir aber noch von dem Ziele der Einheitlichkeit entfernt sind, soweit die Feststellungen der Schiffsbestände in Frage kommen, lehrt die folgende Gegenüberstellung. Als Mindestschiffs-

größe bei der Feststellung des Seeschiffsbestandes gelten: 100 T. in Österreich-Ungarn; 50 T. in England, Spanien und Belgien; 25 T. in Rußland; 20 T. in Schweden; 17½ T. in Deutschland; 15 T. in Portugal; 5 T. in den Ver. Staaten; 4 T. in Norwegen und Dänemark; 2 T. in Italien und

Frankreich; Schiffe jeder Größe in Finnland, China und Japan. Zieht man nun noch die Verschiedenheit der Schiffsvermessungsgesetze in Berücksichtigung, dann ist ersichtlich, daß auf dieser Grundlage mit einander vergleichbare Ziffern nicht zustande kommen können.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Stevers.

### 11) Schiffszusammenstoß. Verteilung des Ladungsschadens bei beiderseitigem Verschulden.

Am 22. Oktober 1902 hat im Hafen zu Rotterdam ein Zusammenstoß zwischen den deutschen Dampfern »Como« und »Lipsos« stattgefunden. Schiff und Ladung »Lipsos« wurden beschädigt, Schiff und Ladung »Como« blieben unbeschädigt. Über die Schuldfrage fand in Hamburg ein schiedsrichterliches Verfahren statt, das mit der Feststellung endete, daß das Verschulden auf beiden Seiten gleich groß gewesen sei, und den Reeder des »Como« für verpflichtet erklärte, den halben Schiffsschaden und den ganzen Ladungsschaden des »Lipsos« zu ersetzen. Der »Como«-Reeder kam dem Schiedsspruche nach, belangte dann aber gerichtlich den »Lipsos«-Reeder auf Ersatz der Hälfte des Schadens, den er den Eigentümern der »Lipsos«-Ladung erstattet hatte. Der Beklagte bekämpfte den Anspruch, indem er geltend machte, daß sich § 735 H. G. B. nur auf den Kaskoschaden beziehe, und daß er sich seinen Ladungsbeteiligten gegenüber durch die Konnossemente von der Haftung für Verschulden der Besatzung freigezeichnet habe.

Die Hamburger Gerichte haben den erhobenen Anspruch für rechtlich begründet erklärt und das Reichsgericht ist dem beigetreten.

Die Klage findet in der Vorschrift des § 735 H. G. B. ihre volle und ausreichende Grundlage. Diese Gesetzesvorschrift regelt im Verhältnis der Reeder untereinander die Verteilung des ganzen Schadens, der durch einen Zusammenstoß herbeigeführt ist, bei dem das Verschulden auf beiden Seiten liegt. Sie erstreckt sich nicht nur auf den Kaskoschaden, sondern auch auf den Ladungsschaden und auf die mittelbaren Schädigungen, die sich als Folge des Zusammenstoßes ergeben haben. Schon in der Entscheidung Band 51, S. 365\*) hat das Reichsgericht dargelegt, daß der Ersatz auch die Nachteile umfasse, die der Reeder dadurch erleidet, daß er den fremden Ladungseigentümern volle Zahlung leisten mußte, während er sich dem mit-schuldigen Reeder gegenüber darauf berufen kann,

daß er nur für einen Bruchteil ersatzpflichtig sei. Eine Einschränkung der Vorschrift des § 735 Abs. 2 auf den Schiffsschaden im engeren Sinne wäre weder mit dem Wortlaute, noch mit der Entstehungsgeschichte des Gesetzes vereinbar.

Urteil d. I. Ziv.-Sen. v. 27. September in Sachen Levante-Linie v. Sloman & Co. Rep. I. 270/05.

### 12) Verjährung der Forderungen für Kollisions-schäden.

Das H. G. B. bestimmt im § 901, daß die im § 754 unter Nr. 1 bis 9 aufgeführten Forderungen, die die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren, in einem Jahre verjähren. Der angezogene § 754 nennt unter Nr. 9 auch »die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 485, § 486 Ab. 1 Nr. 3)«. In seinem Fortgange aber bestimmt § 901, daß die Verjährungsfrist zwei Jahre beträgt »für die aus dem Zusammenstoße von Schiffen hergeleiteten Entschädigungsforderungen.«

Es wurde streitig, ob jene einjährige oder diese zweijährige Verjährungsfrist Platz greife in einem Falle, wo ein überseeischer Dampfer, ohne selbst mit einem anderen Schiffe in Berührung gekommen zu sein, durch nachlässige Navigierung insbesondere durch Nichtbeachtung der von ihm ausgehenden Sogwirkung, den Zusammenstoß zweier Hafenschleppzüge schuldhaft verursacht hatte.

In Übereinstimmung mit dem hanseatischen Oberlandesgerichte hat das Reichsgericht auch in einem solchen Falle die zweijährige Frist für anwendbar erklärt. Eine »aus dem Zusammenstoße von Schiffen hergeleitete Entschädigungsforderung« ist überall da vorhanden, wo der eingeklagte Anspruch die Entschädigung aus dem Zusammenstoße von Schiffen zum Gegenstande hat und der beklagte Teil für diesen Schaden verantwortlich gemacht wird, ohne daß es darauf ankommt, ob gerade das Schiff der in Anspruch genommenen Partei mit dem beschädigten und Ersatz fordernden Schiffe in unmittelbarer körperlicher Berührung gewesen ist.

Urteil des I. Ziv.-Sen. v. 4. Oktober in Sachen Rowland & Marwood v. Alsensche Portland-Zementfabrik. Rep. I. 120/05.

\*) »Hansa« 1902, S. 352.

## Über einen fühlbaren Mangel an nautischen Schiffsoffizieren.

an Seesteuerleuten, wird in Schiffahrtskreisen an der Nordostküste Englands geklagt und als Mittel zur Beseitigung dieses Übelstandes eine Vereinfachung in den Prüfungsvorschriften vorgeschlagen. Wir haben kürzlich ähnliche Worte an der deutschen Presse, bezogen auf unsere Verhältnisse an der Ostsee, gelesen. Daß es für einen Teil unserer Ostseereedereien mit Schwierigkeiten verbunden ist, ihren Ersatz an nautischen Schiffsoffizieren zu erhalten, ist bekannt und bewiesen, darf somit nicht bestritten werden. Wer es doch tut, mag in gutem Glauben handeln. Recht hat er nicht und er darf sich auch nicht wundern, wenn über seine Auffassung zur Tagesordnung übergegangen wird.

Hat sich nun schon wiederholt ein empfindlicher Steuermannsmangel in der Ostsee feststellen lassen, so berechtigt das Vorhandensein dieses Symptoms doch nicht seine Übertragung und Anwendung auf die ganze deutsche Wasserkante. Hier muß strenge und scharf zwischen Ost- und Nordsee geschieden werden. In Hamburg beispielsweise ist das Angebot entschieden größer als die Nachfrage, anders würde die Anzahl von Bewerbern um nicht besonders gut dotierte Stellen an Land, die von Steuerleuten oder Seeschiffen zu besetzen sind, kleiner sein, als sie es leider ist. Um die Richtigkeit dieser Behauptung an einem Beispiel beweisen zu können, muß eine hier in Nr. 42 und 43 gefallene Äußerung über die Bedingungen zur Anstellung hamburgischer Hafenlotsen richtig gestellt werden. Wir sagten dort und bezogen uns auf Bemerkungen, gefallen in der Bürgerschaft, daß Voraussetzung für die Anstellung eines Hafenlotsen der Nachweis einer Fahrzeit als I. Offizier oder Kapitän auf großen Dampfern sei. Das ist, wie wir jetzt erfahren, nicht richtig. Um als Hafenlotse angestellt werden zu können, genügt der Besitz des Schifferpatents für kleine Fahrt. Da aber die Bewerber um jene Posten so außerordentlich zahlreich sind, bevorzugt die vorgesetzte Behörde aus sehr begreiflichen Gründen Herren mit längerer Fahrzeit in verantwortlicher Stellung. Daß sie es vermag, zeigt den Überfluß an Steuerleuten in Hamburg. Da in Bremen und wohl überhaupt in Nordseehäfen den hamburgischen gleichartige Gehalts- und Lebensbedingungen für Steuerleute vorherrschen, wird an der ganzen deutschen Nordseeküste von einem fühlbaren Personalmangel nicht gesprochen werden können. Wenigstens haben wir bisher derartige Bemerkungen nicht gehört, sie wären aber, ihre Berechtigung vorausgesetzt, gewiß von irgend einer Seite bei der Beratung des § 7a der Bundesratsverordnung vom 15. Jan. 1904 gefallen.

Ein ausgeprägter Unterschied zwischen Ost- und Nordseehäfen ist in dieser Beziehung also vor-

handen. An der Nordsee Überfluß, an der Ostsee Mangel an Steuerleuten. Allgemein gesprochen. Prüft man die Verhältnisse an der Ostsee etwas näher, dann läßt sich bald feststellen, daß der Personalmangel mit zunehmender östlicher Länge wächst und in den altpreussischen Häfen Danzig und Königsberg tatsächlich recht unangenehm fühlbar wird.

Sind die Fakta somit festgestellt, so fehlen uns noch ihre Ursachen. Als solche werden gewöhnlich die ungünstigeren Lohnverhältnisse verbunden mit der Behauptung angeführt, daß vom Steuermann der Ostseeschiffe stärker ein Hervorkehren seiner seemännischen oder »merkantilen« Eigenschaften als der navigatorischen gewünscht werde. Mag sein, aber das Geltendmachen derartiger Wünsche ist bei dem Charakter der ganzen Seefahrt, wie sie von jenen Häfen aus in der Regel betrieben wird, sehr erklärlich und unterscheidet sich, nebenbei gesagt, durch nichts von den Gewohnheitsrechten auf Nordseeschiffen in gleicher Fahrt. Zwischen Ost- und Nordseereedern gleichartiger Schiffe besteht wirklich kein Unterschied in der Auffassung über die Anforderungen an die Tätigkeit ihrer Steuerleute. Das Leben ist vielleicht auf Ostseeschiffen noch gemütlicher. Der patriarchalische Zug, der in früheren Zeiten dem ganzen Bordleben seinen Stempel aufdrückte, von ihm sind auf Ostseeschiffen noch nicht in so radikaler Weise alle Spuren weggewischt, wie es auf Nordseeschiffen der Fall ist. Die Erklärung für diese Erscheinung liegt zu nahe, als daß noch näher auf sie eingegangen zu werden braucht. Es bleibt also bei der Feststellung, daß zwischen gleichartigen Ost- und Nordseedampfern hinsichtlich der Behandlung der Steuerleute kein Unterschied besteht. Sie müssen hier wie dort »mit anfasson«, körperlich arbeiten, wenn es nötig wird. Nicht nur auf deutschen, sondern noch weit häufiger auf allen ausländischen Dampfern derselben Größe und in derselben Fahrt. Das ist bekannt.

Und trotzdem der auffällige Kontrast zwischen Ost- und Nordsee in Nachfrage und Angebot von Steuerleuten! Er ist eben nicht die Ursache unterschiedlicher Behandlung, sondern er findet seine Erklärung in der gewaltigen Anziehungskraft der großen Nordseezentren für junge Steuerleute. Dort sind die begehrten Passagierreedereien mit ihrem bedeutenden Personalbedarf, dort die Chancen zum Avanzement ohne Protektion und Geld, dort auch die recht vielen verlockende Aussicht Uniform tragen, »Offizier« genannt werden und als solcher eine bessere gesellschaftliche Stellung einnehmen zu können. Das sind die Magnete, die den Personalüberfluß an der Nordsee herbeiführen und damit



zum Personalmangel an der Ostsee Veranlassung geben. Bleiben die Wünsche auf Anstellung in einer der großen Passagierreedereien unerfüllt, dann — so kalkulieren nicht unrichtig die nach Hamburg und Bremen herbeiströmenden jungen Steuerleute — bietet sich noch immer und weit häufiger als in der Heimat Beschäftigung auf kleineren Dampferreedereien. Man ist auch an der Quelle, wenn sich mal eine Stellung bei einer Passagierreederei findet. Und, last not least, man hat Gelegenheit eine Stellung an Land zu bekommen!

Es ist wirklich bis zur Beunruhigung auffallend welche Seemüdigkeit gegenwärtig überall zum Ausdruck kommt. Wenn die Herren wüßten, wie an Land gearbeitet wird, wie angestrengt man arbeiten muß, um sein Brot zu verdienen, und wie überfüllt alle Berufszweige sind, sie würden bald von der Seeflucht geheilt sein.

Die Ursachen des Personenmangels an der Ostsee haben wir somit auch festgestellt. Bleibt noch der Versuch, Mittel zur Abhilfe des ungesunden Zustandes zu finden. Die bei Weitem schwierigste Aufgabe. Sie ist allerdings nicht schwer, wenn den Ostseereedern geraten wird, die Heuern zu erhöhen und den Steuerleuten ihren Borddienst zur Ausübung verlockender, also angenehmer zu gestalten. Die Durchführung dieses Vorschlages würde den Ausgabennotat der Ostseereeder sehr erhöhen, würde ihnen, denen nicht die geringste Mehrbelastung zugemutet werden darf, unerträgliche Kosten verursachen. Das sagen nicht nur in Übereinstimmung alle Reeder, auch ihre Kapitäne sprechen so — und die Jahresbilanzen beweisen es.

Was bleibt nun übrig?

Sollte in dem bekannten Rodenackerschen Antrag doch wohl ein tieferer der ersten Beachtung werter Kern liegen? Sind die Dampferpatente nur Mittel zum Zweck, die Voraussetzung zur Einführung einer besonderen Ausbildung der Steuerleute für

Ostseedampfer? Es scheint fast so. Denn was müßte und konnte Herr Rodenacker anders unter dem stärkeren Hervortreten der »merkantilen Seite« verstehen, als die Heranbildung einer Sonderklasse von Steuerleuten, deren ganze Erziehung auf den Dienst von Frachtdampfern in der Küsten- und kleinen Fahrt zugeschnitten ist. Zwei Klassen von Schiffsfunktionären. Das war sein Endziel.

Womit deckt es sich? Mit den am Eingang erwähnten Vorschlägen der Liverpoolschen Schifffahrtskreise zur Behebung des Steuermannsmangels in der englischen Handelsmarine! Und die Personalverhältnisse sind in England nicht anders als bei uns. In London, Liverpool und Glasgow, an großen Verkehrszentren mit Passagierreedereien, Überfluß an Steuerleuten, in Häfen, wo der Tramp dominiert, Mangel.

Nun ist aber wohl zu berücksichtigen, daß die Dampferpatente, die in der englischen Handelsmarine seit langen Jahren eingeführt sind und besonders an der Nordostküste zur Geltung kommen, den Steuermannsmangel doch nicht zu beseitigen vermocht haben. Ihr Vorhandensein hat die vor Jahren erhoffte Wirkung nicht gebracht. Ein neues wirksameres Mittel wird erforderlich. Die englischen Schifffahrtskreise glauben es, wie gesagt, in der Vereinfachung der Prüfungsvorschriften gefunden zu haben. Ist dieser Werdegang ein Fingerzeig für uns? Können wir aus ihm lernen, oder unterscheiden sich die deutschen Schifffahrtsverhältnisse so stark von den englischen, daß ihre Entwicklung für uns nicht vorbildlich sein kann? Unwillkürlich entstehen diese Fragen. Beantworten lassen sie sich nur an der Hand einwandfreien statistischen Materials, das für eine Reihe von Jahren Aufschluß über die einschlägigen Beziehungen in der Ostsee gibt und auch dann nur von Jemand, der dort aufgewachsen und mit Allem vertraut ist. Eine zwar sehr schwierige aber wichtige Aufgabe. Wer wird sie erfüllen, ehe uns die Verhältnisse über den Kopf wachsen und dann zu übereilten Schritten Veranlassung geben können?!

## Neuregelung des Revierlotswesens auf der Unterelbe.

Der Nautische Verein zu Hamburg stellt zu dem Entwurf der neuen hier schon früher besprochenen Verordnung folgende Anträge:

1. Für den ersten Absatz des § 11 des Entwurfs folgende Fassung:

»Es ist den Lotsen gestattet, für längere Zeit (mindestens 3 Monate) bei einer Reederei, deren Schiffe entweder an der Elbe beheimatet sind, oder die eine regelmäßige Linienfahrt auf Hamburg unterhält, in Dienst zu treten, um die dieser Reederei gehörigen oder von ihr für eigene Rechnung gecharterten Schiffe zu lotsen (Sonderlotsen). Sie haben hiervon dem Lotsenvorstand unter Benennung der Reederei Anzeige zu machen. Für die Dauer ihrer Beschäftigung scheiden sie

aus dem Reihendienste aus und erhalten für diese Zeit die Befugnis, stromauf und stromab zu lotsen, erstere jedoch nur, wenn auf der Bösch der Reihelotse mitgenommen wird. Wird ein Böschlotse Sonderlotse, so wird der nächste Anwärter Böschlotse und der Sonderlotse tritt in die Stellung als Patentlotse zurück. Bei eintretenden Vakanz auf der Bösch ist er aber auf seinen Wunsch für die Bösch an erster Stelle zu berücksichtigen. Die Patentlotsen treten durch Aufgabe ihrer Stellung als Sonderlotse ohne weiteres in ihre bisherige Stellung als Patentlotse wieder ein. Es ist den Sonderlotsen untersagt, sich in Ausübung des ihnen übertragenen Dienstes vertreten zu lassen.«

2. In § 3 Nr. 4 ist das Wort »dreimonatige« durch »sechsmonatige« zu ersetzen.

3. In § 4 ist folgender Absatz 2 hinzuzusetzen: »Bevor ein Lotse ein volles Jahr sein Gewerbe als Patentlotse ausgeübt hat, ist er nicht berechtigt, Schiffe von mehr als 1500 Reg.-Tons Brutto-Raumgehalt zu lotsen.«

4. Im § 10 ist folgender Absatz 3 hinzuzufügen: »Der Reeder oder Kapitän ist befugt, den ersten an der Reihe befindlichen Lotsen abzulehnen. Dem abgelehnten Lotsen steht das Beschwerderecht an die Aufsichtsbehörde (§ 20) zu, welche in erster und letzter Instanz entscheidet. Wird die Beschwerde für begründet erachtet, so hat der Ablehnende dem abgelehnten Lotsen das volle Lotsgeld zu zahlen.«

5. Folgende Bestimmung ist in § 19a einzufügen: »Ein Lotse, welcher eine der nach § 3 Nr. 1, 2 und 5 die Voraussetzung zu seiner Anstellung bildenden Eigenschaften verliert oder nach zweimaliger Bestrafung aus § 18 einer dritten solchen Strafe verfallen würde, ist von der höheren Verwaltungsbehörde seiner Lotsbefugnis für verlustig zu erklären. Vor Erlass dieser Entscheidung ist ihm Gehör zu geben. Gegen die Entscheidung, welche mit Gründen zu versehen ist, steht ihm binnen zwei Wochen nach Zustellung die Beschwerde an den Minister für Handel und Gewerbe oder den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg zu.«

6. Im § 18 sind die Worte »sowie wegen unordentlichen, namentlich trunkfälligen außerdienstlichen Lebenswandels« zu ersetzen durch »sowie wegen Trunksucht«.

7. § 14 Absatz 1 erhält folgende Fassung: »Der Lotse ist der Ratgeber des Kapitäns. Er hat bei der Ausübung seines Dienstes« usw. wie im Entwurf.

8. Zu § 18 ist als zweiter Absatz folgende Bestimmung hinzuzufügen: »Die gleichen Strafen treffen denjenigen Lotsen, der den Kapitänen oder Reedereiangestellten freiwillig oder auf deren Wunsch Vergütungen oder Geschenke irgend welcher Art macht.«

9. Der Absatz 1 des § 16 sollte folgende Fassung erhalten: »Der an Bord eines aufkommenden Schiffes befindliche Lotse muß so lange an Bord bleiben, wie es nach den Bestimmungen des Zollregulativs für die Unereibe erforderlich ist. Sobald aber der Kapitän einen Hafenlotsen verlangt, darf der Revierlotse das Schiff nicht eher verlassen, als bis er von dem Hafenlotsen ordnungsmäßig auf der Brücke abgelöst worden ist, oder, falls ein Hafenlotse nicht erhältlich ist, bis das Schiff an seinen Liegeplatz gelangt ist. Die Ablösung durch den Hafenlotsen berechtigt den Revierlotsen jederzeit zum Verlassen des Schiffes.«

10. Zum Tarif stellt die Kommission folgende Anträge:

- a) In Nr. I fällt der dritte Unterabsatz fort.
- b) Nr. II erhält folgenden Zusatz: »Der gleiche Zuschlag von 25 pZt. wird zu allen Lotsgeldern in Zeiten erhoben, in denen wegen Eisganges die Gasbojen fortgenommen sind. Für das Ausholen der Patentlotsen in See hat jedes Schiff im Sommer 3 M., im Winter 3,50 M. (event. 50 M. fürs ganze Jahr) als Zuschlag zum Lotsgeld zu zahlen.«
- c) In Nr. III hat der zweite Unterabsatz fortzufallen und zum dritten (demnach zweiten) Unterabsatz ist am Ende anzufügen: »Von Schleppzügen bis zu zwei Leichtern mindestens 45 M., für jeden weiteren Leichter mindestens 10 M. mehr Lotsgeld zu zahlen. Der Höchstbetrag des Lotsgeldes beträgt in allen Fällen 140 M.«
- d) In Nr. V sind die Worte »ersten Dampfschiffsklasse« durch »Kajüte« zu ersetzen.

Schließlich beantragt der Nautische Verein noch, daß dafür Sorge getragen werde, daß

1. das Feuerschiff Elbe IV zur schwimmenden Versetzstation eingerichtet,

2. zum Ausholen der Patentlotsen ein Lotsendampfer in See stationiert,

3. die Anzahl der Hafenlotsen vermehrt werden und

4. das Versetzen der Hafenlotsen weiter elbbwärts erfolgen möge.

An diesen Anträgen übt ein Lotse die folgende Kritik:

§ 11. Hierzu ist zu bemerken: Wo es heißt: Wird ein Böschlotse Sonderlotse, so wird der nächste Anwärter Böschlotse und der Sonderlotse tritt in die Stellung als Patentlotse zurück. — Zu diesem Passus ist zu bemerken, daß die Benennung Patent- und Böschlotse wohl nicht richtig angewandt ist. Patentlotse sind beide Kategorien, nur mit dem Unterschiede, daß in den Patenten der ersten Kategorie steht (wenigstens für preussische Lotsen): Der frühere Seemann so und so wird hiermit zum Nebenlotsen der so und so Bruderschaft ernannt, welches ihn berechtigt Schiffe von Hamburg-Altona nach See zu lotsen u. s. w. In den Patenten der zweiten Kategorie heißt es: Der frühere Nebenlotse so und so wird hiermit zum Haupt- und Volllotsen der so und so Bruderschaft ernannt, welches ihn ermächtigt, Schiffe von Hamburg-Altona nach See und von dort nach Hamburg-Altona zu lotsen.

Wenn nun der angeführte Passus aufrecht erhalten werden sollte, so würde ja eine große Ungerechtigkeit darin liegen und eine große Konfusion dadurch entstehen, daß der Vollotse seine von der Regierung verliehenen Rechte wieder aufgeben müßte, sobald derselbe als Sonderlotse fungiert (besonders elbbwärts) und den Nebenlotsen soll die Befugnis gegeben werden auch aufwärts zu lotsen. Dies hieße doch dem einen sein verbrieftes Recht schmälern und dem anderen ein Recht geben, gegen den Wortlaut ihrer Patente. Mit einem Worte es würde eine dritte Kategorie von Lotsen geschaffen werden.

Die Stellung eines Sonderlotsen ist aber doch meistens eine Vertrauenssache zwischen Reeder und dem betreffenden Lotsen und dieses Zutrauen kann sich erst mit den Jahren herausbilden. Also ist es doch nicht denkbar (mit einzelnen Ausnahmen), daß die Reeder sich junge Anfänger als Sonderlotsen wählen würden, sondern erprobte Leute, die während der Zeit schon Vollotse geworden sind.

Die Furcht, daß die Station bei Brunsbüttel dadurch zu viel geschwächt würde, wenn einige Vollotse als Sonderlotse fungieren, widerlegt sich dadurch, daß es 80 Vollotse gibt, welche die Schiffe bloß von Brunsbüttel heraufbringen und nur 78 Nebenlotse, welche dieselben Schiffe eine bedeutend weitere Strecke und mit mehr Aufenthalt verbunden (durch Sturm etc.) wieder nach See bringen müssen. Hier liegt eine bedeutend größere Gefahr, daß Lotsenmangel eintreten kann.

In § 18 sind die Worte »sowie wegen unordentlichen, namentlich trunkfälligen, außerdienstlichen Lebenswandels« zu ersetzen durch »sowie wegen Trunksucht«.

Nach dem Wortlaute der Patente müßte der Paragraph unverändert bleiben. Dort heißt es, der Inhaber soll sich als ein ordentlicher ehrliebender Lotse benehmen.

§ 16 Abs. 1. in welchem es heißt: »Sobald aber der Kapitän einen Hafenlotsen verlangt, darf der Revierlotse das Schiff nicht eher verlassen, als bis er von dem Hafenlotsen ordnungsmäßig auf der Brücke abgelöst ist, oder falls ein Hafenlotse nicht erhältlich ist, bis das Schiff an seinem Platz ist.«

Hierauf ist zu bemerken, daß der Kapitän dem Lotse seinen Lotszettel ja nicht eher zu geben braucht, als bis der Lotse von einem Hafenlotsen abgelöst ist. Das Weitere folgt dann ja von selbst.

Zum Tarif. In Nr. 1 fällt der dritte Unterabsatz fort, welcher lautet: »Für eine Lotsung von einem der zu 2) aufgeführten Hafenplätze 80 pZt. dieser Sätze. Dieser Absatz kann aber nicht wegfallen, denn es kommt doch vor, daß

Schiffe vorläufig nur bis Cuxhaven gehen (wie Kriegsschiffe etc.), dafür muß doch eine Taxe existieren, oder es müßte heißen: die Taxe nach Cuxhaven und See ist gleich.

Schließlich beauftragt der Nautische Verein noch, daß dafür Sorge getragen wird, daß zum Ausholen der Nebenlotsen ein Dampfer in See stationiert werde. Hiermit wird wohl gemeint, daß ein Lotsenausholdampfer seewärts unterhalb Cux-

haven stationiert wurde. Bis vor kurzem sind die Ausholestationen Feuerschiff 2 und 3 gewesen, da die Feuerschiffe aber jetzt um eins vermehrt worden sind, würde es sich empfehlen das jetzige Feuerschiff Nr. 3 zur Ausholestation zu machen, bis ein Dampfer eingestellt ist. Von dort aus wäre es wohl jedem Kapitän möglich, allein ohne Lotsen weiter bis in See zu fahren.

## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

Oktober 1905.

Gattung	Größenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
<b>a) deutsche Werften.</b>						
Ebr.	76,7×7,8×4,2 m	—	Regierung in Schleswig	Jos. L. Meyer, Papenburg	Bussard	G
FD	41,7×7,0×3,35 m	400 t Tf.	Eine Reederei in Stettin	Nüscke & Co., Stettin	Martha	,
PD	283×39×23'0"	3000	M. Jebesen, Apenrade	Howaldtswerke, Kiel	Marie	,
FD	302×44×24'8"	—	H. C. Horn, Schleswig	Neptun-Werft, Rostock	Christian Horn	,
FsD	—	—	Hochseefischerei-Ges. „Venus“, Altona	Schiffswerft u. Maschinenfabrik, Hamburg	Jupiter	,
FD	143,25×16,78×10,04 m	7300	Hamburg-Amerika Linie	Germania-Werft, Kiel	Kronprinzessin Cecilie	,
,	402×51'6"×27'6"	6200	D. D.-Ges. „Hansa“, Bremen	„Vulkan“, Vegesack	Wartburg	,
,	241×34×16'10"	1950	Heinr. Schmidt, Flensburg	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Diana	,
PD	405×50'3"×31'0"	7000	Hamburg-Südamerikanische D.-G.	Reiherstieg Schiffswerfte, Hamb.	Santa Rita	,
KD	—	4640 Depl.	Norddeutsche Seekabel-Werke	Schichau-Werft, Danzig	Großherzog von Oldenburg	,
D	35,6×6,6×1,4 m	—	Hamburgischer Staat	J. H. N. Wichhoist, Hamburg	Rattenfänger	—
FsD	35×6,7×3,0 m	—	Wilhelm, Altona	G. Seebeck, Bremerhaven	Moewe	G
FD	295×40'6"×21'3"	2600 t Tf.	Bd. Blumenfeld, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Helene Blumenfeld	,
PD	—	4000	Hamburg-Südamerikanische D.-G.	Howaldtswerke, Kiel	Patagonia	,
<b>b) englische Werften.</b>						
FD	365×50×30'2"	—	Court Line, Sunderland	R. Stephenson & Co., Hebburn	Arlington Court	L
,	400' Länge	—	Clan Line, Glasgow	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Clan Macintosh	,
,	360×46×26'8"	3150 BRT.	Wm. Johnston & Co., Liverpool	Richardson, Duck & Co., Stockton	Craunmore	—
,	331×47×24'4"	—	John Black & Co., Glasgow	Tyne Iron Shipb. Co.	Kelvinhead	L
,	—	—	Evans, Vyoyan & Co., Cardiff	John Blumer & Co., Sunderland	Northcliffe	BC
,	372×48×30'10"	—	H. W. Dillon, London	Northumberland Shipb. Co., Newc.	Northumbria	—
,	—	6800 t Tf.	Alex. Broström & Sohn, Gothenburg	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Osterland	N
,	260×36×17'9"	—	Cork S. S. Co., Cork	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Serula	L
—	—	—	Johnsen & Jespersen, Kopenhagen	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Taarnholm	,
FD	359×50×25'6"	—	W. H. Cockerline & Co., Hull	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Corinthia	,
FsD	123×22×11'6"	—	„D.“ Line S. F. Co., Grimsby	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Deveron	,
FD	—	3650 BRT.	Imperial S. S. Co., Manchester	Northumberland Shipb. Co.	Oswestry	BC
FsD	140×22×12'10"	—	John Hollingsworth, Hull	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Dauntless	—
FD	363×49×26'5"	—	Woods, Tylor & Brown, London	Joh. Priestman & Co., Sunderland	Woodfield	BC
J	135×16×11'3"	—	Lord Howard de Walden	J. L. Thornycroft & Co., Southampton	Branwen	—
FD	324×46×23	4600 t Tf.	E. J. Sutton & Co., Newcastle	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Gracefield	L
2	je 128×22×12'10"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Langland	,
FsD	—	—	Dampfsch.-Reederei „Union“, Hbg.	Irvines Shipb. & Dry Docks Co., Hartlep.	Tabal Cain	,
PD	332×45×24'9"	—	Brunsgaard, Kjøstered & Co., Dram.	Eine Werft in Sunderland	Siegmund	G
FD	—	3850 BRT.	Wm. Cory & Sons, London	S. P. Austin & Co., Sunderland	Hektor	N
,	—	1700 t Tf.	Harris & Dixon, London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Huistwood	—
,	342×49×24'3"	—	—	—	Venus	L
<b>c) schottische Werften.</b>						
FD	370×52×28'6"	7100 t Tf.	Bursell & Son, Glasgow	Grangemouth & Greenock Dock Co.	Strathcarn	—
PD	486×58×34'10"	8000	P. & O. Company	Caird & Co., Greenock	Delhi	L
FD	375×48×27'0"	—	John Herron & Co., Liverpool	Archibald M'Millan & Son, Dumbarton	Lord Derby	,
FsD	115×21×12'6"	—	Blethyn, Milford Haven	John Dutbie Shipb. Co., Aberdeen	Alpha	—
FD	370×50×29'3"	7050	J. C. Stewart, Glasgow	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Bessie Dollar	L
FsD	120×21×11'9"	—	White & Willows, Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Concord	—
FD	267×40×22'6"	2600	China Nav. Company, London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Knechtoun	—
,	280×36×17	1520 BRT.	M. Langlands & Sons, Liverpool	Caledonian Eng. & Shipb. Co., Dundee	Princess Alberta	BC
PD	150×33×17'6"	—	Amazon S. Nav. Co., London	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Indio do Brazil	B
,	470×58×34'9"	7500 t Tf.	Knight Line, Liverpool	Connell & Co., Scotstoun	Knight Templar	L
FD	—	600	Eine Firma in Buenos Aires	John Fullerton & Co., Paisley	Las Palmas	—
,	260×35×18'4"	1370	City of Cork S. P. Co.	Gourlay Bros. & Co., Dundee	Lismore	—
PD	150×30×13'6"	—	Perim Coal Co., Liverpool	Ramage & Fergusson, Leith	Meyun	—
,	—	—	Union Castle Line, London	Hawthorns & Co., Leith	Stork	—
B	—	750	Alexandra Docks & Railway Co.	Wm. Simons & Co., Renfrew	Bruce	L
FD	267×40×22'6"	2000	China Nav. Co., London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Lianghaiow	—
,	—	4350 BRT.	Mackay & M'Intyre, Glasgow	Eine Werft in Glasgow	Mombassa	—
,	300×44×22'6"	4000 t Tf.	Unbekannt	Murdoch & Murray, P. Glasgow	O. H. Wiens	L
PD	400×50×31'7"	5100 BRT.	Ellerman Lines	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Trafford Hall	,
<b>d) irische Werften.</b>						
FD	145×24×11'6"	400 t Tf.	S. Lockington, Dundalk	Dublin Dockyard Co.	Shellie	L

Ausserdem: a) 1 Krabbagger, 1 Motorjolle; b) 2 Seeschlepper; c) 2 Flußdampfer, 2 Seeschlepper, 4 Fischerfahrzeuge.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagirdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, Sl Schlepper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger, D Desinfektionsschiff. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Ventas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.



## Oberflächenventilation bei Kohlenladungen.\*)

Von der See-Berufsgenossenschaft zur Äußerung über eine zweckgemäße Ventilation bei Kohlenladungen aufgefordert, beschloß der Verein, der See-Berufsgenossenschaft folgende Antwort zu geben:

**Frage 1** (der See-Berufsgenossenschaft): Wie streicht die Luft über einen, nicht bis ans Deck mit Kohlen gefüllten Raum hinweg, wenn zwei Luken, und zwar eine vordere und eine hintere geöffnet sind? Angenommen wird hierbei, daß der Raum vor der vorderen Luke ungefähr die gleiche Größe wie der Raum hinter der hinteren Luke hat?

**Antwort** (des Vereins): Erfahrungsgemäß zieht bei geschlossenen Luken der Dunst der im Raume befindlichen Ladung gegen den Wind. Vor dem Winde segelnd bemerkt man den Dunst im hinteren Teile des Schiffes, bei dem Winde segelnd im vorderen Teile des Schiffes. Dampfer und Segelschiff sind in dieser Beziehung gleichzustellen. Jeder einzelne von Schotten eingeschlossene Laderaum ist als einzelnes Schiff zu betrachten. Sind eine oder in demselben Lukenraum mehrere Luken geöffnet, so ist jede Luke als eigener Laderaum zu betrachten, in welchem sich die Erscheinung des Dunstzuges nur im Umkreise der Luke abspielt, während in dem Raume vor und hinter der geöffneten Luke vielleicht nur ein Ausgleich mit den Vorgängen in der Luke stattfindet. Bei seitlichen Winden ist der Vorgang ebenso.

**Frage 2:** Wenn anstatt der vorerwähnten Luken Ventilatoren, und zwar ungefähr an denselben Stellen wie diese Luken stehen, welche Stellung ist dann den Ventilatoren zu geben, um einen möglichst intensiven Luftzug zu erzielen?

**Antwort:** Die Form eines Ventilators ist der Bildung einer Luftbewegung, wie sie an den Luken stattfindet, hinderlich. Ein gewöhnlicher Ventilator, in den Wind gedreht, wird wie ein Trichter wirken, welcher die oben eindringende Luft nach unten wieder alle hinausläßt. Ein aus dem Wind gedrehter Ventilator wird dagegen stets nur saugend von unten nach oben wirken. Da sie somit niemals die doppelte Wirkung haben können, welche eine geöffnete Luke in sich vereinigt, so sind sie oder ihre Stellung auch nur bei geschlossenen Luken zu berücksichtigen, um einen schwachen Ersatz für geöffnete Luken zu haben. Der Zug des Dunstes in geschlossenem Lukenraume ist unter 1. angegeben, und wird man diesen Zug durch die Ventilatoren unterstützen müssen, wenn man eine intensive Luftzirkulation hervorbringen will. Man muß also bei vorderlichem Winde den hinteren Ventilator in den Wind und den vorderen Ventilator vom Winde abdrehen. Bei achterlichem Winde ist es umgekehrt zu machen. Auch bei seitlichem Winde zieht der Dunst im Schiffsraum ähnlich, daß heißt also mehr oder weniger in einen Winkel zur Längsrichtung des Schiffes. Man beobachtet dies, wenn man auf beiden Seiten eines Lukenraumes Ventilatoren hat, von welchen

der an der Luvseite befindliche den Dunst der Ladung stärker ausströmt, als der in Lee befindliche. Es empfiehlt sich deshalb, bei seitlichem Winde den unter Frage 2 erwähnten vorderen sowohl wie hinteren Ventilator aus dem Winde zu drehen, um einen Abzug des Dunstes nach Möglichkeit zu ermöglichen und ein Aufstauen desselben an der Luvseite unter Deck zu verhindern.

**Frage 3:** Wenn die beiden Ventilatoren genau am vorderen und hinteren Ende des Raumes angebracht sind, welche Stellung kommt dann für diese Ventilatoren in Frage?

Bei Beantwortung dieser drei Fragen wird gebeten, einen Unterschied zwischen Dampfer und Segler machen und hierbei noch besonders berücksichtigen zu wollen, wie die Verhältnisse: a) bei Dampfern: 1. gegen den Wind, 2. mit dem Winde; b) bei Seglern: 1. bei dem Winde, 2. vor dem Winde sich gestalten.

**Antwort:** Ein Einfluß auf die zu Frage 2 gegebene Antwort wird durch solche Anbringung der Ventilatoren nicht hervorgerufen. Ein Unterschied zwischen Dampfer und Segelschiff ist nicht zu machen. Die verschiedenen Winde sind bereits berücksichtigt.

**Frage 4:** Erleiden die Verhältnisse bei Schiffen, welche im Hafen oder vor Anker liegen, eine Veränderung?

**Antwort:** Ob stilliegend oder in Fahrt, der Druck des Windes wird sich in beiden Fällen im Schiffsraume in gleicher Weise bemerkbar machen.

Festgestellt wurde hierzu noch, daß ein mechanisches ununterbrochenes Ventilieren der Kohlenladungen nach den bisherigen Erfahrungen nicht hinreicht, die Gefahren der Kohlenladung zu verhüten. Eine Kohlenladung enthält einmal die Gefahr der Explosion, hervorgerufen durch das Freiwerden des in den Kohlen enthaltenen Kohlengases beim Zerschneiden der Kohlen, also hauptsächlich vom Einnehmen der Ladung. Um dieses beim Einnehmen der Ladung freigewordene Gas zu entfernen, läßt man die Luken nach Beendigung des Ladens 3 bis 8 Tage, je nach der Witterung, offen. Die andere Gefahr ist die Selbstentzündung der Kohlen, welche durch Reibung, zum Beispiel bei stürmischem Wetter, unter Zuführung von Sauerstoff entsteht, und welche durch Feuchtigkeit der Kohlen gefördert wird. Um sich hiergegen zu schützen, darf man niemals bei Regenwetter Kohlen laden, ebensowenig wie frisch gebrochene Kohlen, welche noch viel Kohlengas enthalten. Könnte man die Verbindung des Sauerstoffes mit der Kohle verhindern, so würde keine Selbstentzündung stattfinden können. Dies ist jedoch nicht möglich, und daher müssen sich alle Verhütungsmaßregeln darauf richten, daß die die Verbindung möglichst beschränkt, d. h. also nicht ventiliert wird. Zu empfehlen ist deshalb bei jeder Kohlenladung, daß zuerst drei bis acht Tage ventiliert wird, um die Explosionsgefahr zu beheben, und dann überhaupt nicht mehr oder nur mit Saugventilatoren (sogenannte Exhaustern), aber niemals mit dem gewöhnlichen Druckventilatoren ventiliert wird, damit möglichst viel Gas aus dem Laderaum herausgezogen und möglichst wenig Sauerstoff hineingelassen wird.

\*) Stellungnahme des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg. Der Standpunkt des Nautischen Vereins zu Hamburg ist auf S. 142 veröffentlicht worden. D. R.

## Schiffbau.

### Bauaufträge.

Die Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg, übertrug den Stettiner Oderwerken den Bau eines **Frachtdampfers** von 2100 T. dw. für die Nord- und Ostseefahrt. Das Schiff soll zur Ausdehnung des bedeutenden irregulären Frachtfahrtgeschäftes der Gesellschaft dienen.

### Stapellinie.

Der für die Deutsch-Ostafrika Linie auf der Werft von Jaussen & Schmilinsky in Bau befindliche Dampfer **Adjutant** wurde am 25. Nov. zu Wasser gelassen. Der Neubau ist ein Schwesterschiff des bereits zur Ablieferung gelangten Dampfers **Kadett** und mißt: 115×23×11'6". Er erhält eine Maschine von 350 ind. Pf. und wird noch Ende d. J. zur Ablieferung gelangen. Der Dampfer ist für die ostafrikanische Küste als Tender-, Schlepp- und Bergungsdampfer bestimmt.

### Probefahrten.

Der der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von der Reederei des Herrn Heinrich Schmidt in Flensburg in Auftrag gegebene Frachtdampfer »Diana« gelangte am 21. November zur Ablieferung. Der Dampfer besitzt folgende Dimensionen: 241' 6"  $\times$  34' 0"  $\times$  16' 10"; Tragfähigkeit ca. 1950 T.

Die Aktiengesellschaft »Neptun« in Rostock brachte am 25. November den für die Reederei H. C. Horn in Schleswig erbauten Dampfer »Christian Horn« zur Ablieferung. Dieser Neubau mißt: 302'  $\times$  48' 9"  $\times$  19' und besitzt eine Tragfähigkeit von 4000 T. Die Maschinenanlage verleiht dem Schiffe in beladener Fahrt eine Geschwindigkeit von 10 Meilen.

Am 26. November machte der Dampfer »Solingen«, der für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg von der Rostocker Neptunwerft erbaut wurde, eine mehrstündige Probefahrt in See, die zur vollsten Zufriedenheit der Besteller ausfiel. Die dreifache Expansionsmaschine indizierte 2600 Pferdestärken, womit das Schiff eine Geschwindigkeit von 15 Meilen erzielte.

**Bremer Vulkan, Schiffbau- und Maschinenfabrik in Vegesack.** Die Generalversammlung vom 11. November 1905 hat beschlossen, das Aktienkapital um 1 500 000 Mark auf 7 500 000 Mark zu erhöhen.

### Treibende Schiffahrtshindernisse.

(Nach Mitteilungen der Seewarte).

#### Wrackberichte.

Am 13. November, unweit Borkum-Feuerschiff, ist das mehrfach gemeldete treibende Wrack mit abgebrochenem Mast und mit daran wehender norwegischer Flagge durch den Regierungsdampfer »Friesland« entfernt. — Es wurden gesichtet: Am 16. November auf 37° 30' N 0° 5' W: verlassener Dampfer mit starker Schlagseite (auf 37° 11' N 0° 36' W ist der griechische Dampfer »Atheneon«, 20 Sm. von Kap Palos ab, verlassen worden). — Am 18. November Carr-Feuerschiff N 2 Sm.: gesunkenes Wrack mit herausragender Spire, am 19. November beseitigt. — Am 19. November auf 54° 28' N 2° 25' O: zwei Wracks, 300 Yards voneinander entfernt, abgebrochene Masten ragen 8' aus dem Wasser, anscheinend Barken. — Am 25. Oktober auf 50° 0' N 34° 0' W: Wrackgut. — Am 29. Oktober auf 33° 0' N 50° 0' W: gekenterter Schoner, neugekuppert, in der Mitte durchgebrochen. — Am 16. November auf 56° 19' N 3° 46' O: auf der Seite liegendes Wrack. — Am 17. November auf 55° 12' N 4° 6' O: Wrack, Vorderteil eines Fischers Nr. »116« und Marke »1a (H. K.)«. — Am 20. November auf 55° 18' N 2° 5' O: 6' herausragender Mast, anscheinend fest an gesunkenem Wrack, und auf 55° 18' N 2° 3' O: 4 zusammengelaschte Fässer, eins davon weiß gemalt. — Am 16. November Horns Riff-Feuerschiff NOzN 37 Sm.: gekenterter Wrack. — Am 12. Oktober auf 42° 0' N 47° 0' W: verlassene Brigg »Mary Classen«. — Am 18. November auf 35° 0' N 18° 0' O: auf Wrack unter Wasser gestoßen. — Am 14. November auf 46° 25' N 7° 35' W: verlassenes Wrack des Dampfers »Ariadne«. — Am 20. November bei Kap Villano, gerade in dem Dampferwege: Wrack eines Dampfers. — Am 26. November Feuerschiff Hals (Kattegat) rw. OSO 4 Sm.: Galeas gesunken. — Am 29. Oktober auf 38° 0' N 88° 0' W: Wrack, 10' über Wasser. — Am 18. November auf 41° 0' N 10° 0' W: treibender Schoner, Maststumpfen stehen. — Am 13. November westlich von Thieves Ledges Heultonner: gesunkenes Schiff, herausragende Masten. — Am 25. November auf 55° 55' 42" N 12° 43' 18" O nördlich vom

Ilaken-Feuer auf Insel Hven: Wrack des Dampfers »Robert« beseitigt. — Am 27. Oktober Haaks-Feuerschiff mw. O 16 Sm.: großes Wrack. — Am 27. Oktober Terschelling-Feuerschiff mw. SW 7 Sm.: herausragender Mast. — Am 1. Oktober auf 54° 38' N 2° 36' O: drei Toppen eines großen Schiffes ragen heraus. — Am 25. November South Hobm Buoy NW 3 Sm.: gesunkenes Fahrzeug, 10' herausragend. — Am 10. November auf 33° 40' N 34° 20' W: Wrackgut.

#### Eisberichte.

Es wurden gesichtet: Am 8. November auf 51° 42' N 56° 18' W, in der Straße von Belle Isle: großer Eisberg. — Am 8. November, 7 Sm. westlich von Belle Isle: Eisberg an der Küste von Labrador, in der Straße auffallend wenig Eis. — Am 4. November Belle Isle östlich 20 Sm.: mehrere Eisberge, Belle Isle und Kap Norman: 2 Eisberge. — Am 13. November Belle Isle-Straße zwischen Amour-Point und Kap Norman: 2 Eisberge. — Am 13. November auf 46° 56' N 52° 6' W: Eisberg.

### Maritime Rundschau.

Am 24. Nov. wurde in Hamburg die »Syndikatsreederei G. m. b. H.« mit einem Aktienkapital von 13 Mill. Mark gegründet. Dem Aufsichtsrat gehören an die Herren: Adolph Woermann, Direktor Harms, Adolph Vorwerck, Generaldirektor Albert Ballin, Theodor Amsinck, Eduard Woermann. Zu diesen Herren werden noch zwei weitere kooptiert werden. Vorstand wurde, wie bereits gemeldet, Direktor Bramslöv. Alle aus Hamburg.

Am 25. November fand die konstituierende General-Versammlung der »Roland-Linie A.-G.« in Bremen statt. Das Aktienkapital der Reederei beträgt 7 Millionen Mark. Dem Aufsichtsrat gehören an die Herren: Achelis, Senator Matthias Gildemeister, St. C. Michaelsen, Karl Schütte, F. E. Schütte, Georg W. Waetjen, Dr. Aug. Strube aus Bremen; Karl Gust. Hardt und Herm. S. Schmidt aus Berlin; Franz Horn, in Firma H. C. Horn-Lübeck; Karl E. Lutrop und K. E. Steinle aus Hamburg. Herr Henry Horn, zurzeit in Schleswig, wurde zum Vorstand ernannt.

Die Hamburg-Amerika Linie hat zwischen New-York und Colon eine neue Linie ins Leben gerufen, die zunächst voraussichtlich im besonderen Maße an der Beförderung des Materials für den Panama-Kanal beteiligt sein wird.

Der Norddeutsche Lloyd hat die Verhandlungen mit der Serbischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche den Verkehr von der Save und Donau nach den Schiffen der neuen Frachtdampferlinie des Norddeutschen Lloyd Braila-Genoa besorgt, zu definitivem Abschluß gebracht, wodurch das ganze Donau-Geschäft neu organisiert wird.

Die Bremer Dampferlinie »Atlas« m. b. H. hat beschlossen, zwei neue Linien mit modernen Dampfern zu eröffnen, nämlich eine Linie zwischen Bremen-Rotterdam und Malta, Piräus, Smyrna, Saloniki, Dedeagatch, Konstantinopel, Odessa; und ferner eine Linie zwischen Bremen-Rotterdam (event. auch Antwerpen) und Alexandrien und Beyruth, event. sollen die Dampfer auch Alexandrette, Messina und Smyrna anlaufen und via Griechenland zurückfahren.

Die Gründung der Schleppdampfschiffsreederei C. Tiedemann und Pauls & Blohm, Akt.-Ges., Hamburg, wurde zum Abschluß gebracht. Den ersten Aufsichtsrat bilden die Herren Carl Tiedemann, H. Pauls, H. Blüthe zu Hamburg und Julius Ohm, Dortmund. Der Vorstand wird vertreten durch die Herren Joh. Pauls und Richard Borchardt.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft laßt auf Veranlassung der portugiesischen Regierung die Dampfer ihrer La Plata-Linie Cap Blanco, Cap Frio, Cap Ortegal, Cap Rocca und Cap Verde künftig Lissabon anlaufen.

Aus Anlaß ihrer Erfolge um das Zustandekommen einer Neuorganisation des ganzen Donaugeschäftes wurde Herr Generaldirektor Dr. Wiegand zum Großoffizier des Weißen Adlerordens ernannt und Herr Direktor von Pilis der Sava-Orden II. Klasse mit dem Stern verliehen.

Für die Rettung des französischen Post- und Passagierdampfers »Tonkin« durch den Dampfer »Serbia« der Hamburg-Amerika Linie hat die französische Regierung vor wenigen Tagen den damaligen Offizieren des deutschen Schiffes folgende Ordensauszeichnungen verliehen: dem Kapitän J. Ostermann, dem I. Offizier F. Sachs und dem II. Offizier G. Kaumann das Offizierskreuz, dem III. Offizier M. A. Scheidel das Ritterkreuz des anamitischen Drachenordens. Der Anlaß zu dieser Auszeichnung liegt heute volle sechs Jahre zurück.

### Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Tod eines Matrosen durch Überbordfallen: Er ist dadurch verunglückt, daß er nach dem Aushaken der Halstange von der Reeling über Bord fiel und ertrank. Ein Verschulden an dem Unfall trifft niemand. Zur Rettung des Verunglückten ist alles geschehen, was den Umständen nach geschehen konnte. (Rostock.) — Grundstoß eines Dampfers in einem Themsearm, den er, um eine Distanz von acht Seemeilen auf der Reise nach London zu sparen, auf Vorschlag des Lotsen eingeschlagen hatte: Die Strandung ist erfolgt durch eine Stromversetzung und insofern auch durch die Schuld des Kapitäns, als er diesen kürzeren Weg überhaupt gewählt hat, der nicht ohne Gefahr zu wählen war. Er wollte dadurch seiner Reederei 80 bis 100 Mk. sparen und hat ihr einen größeren Schaden zugefügt. Die Schuld ist jedoch keine erhebliche und von einer Patententziehung könne deshalb keine Rede sein. (Danzig.) — Tod eines chinesischen Passagiers durch Überbordstürzen von einem Dampfer: Durch die Beweisaufnahme ist festgestellt, daß Lee Poy nicht gestoßen und nicht geschlagen worden ist, so daß die von verschiedenen anderen chinesischen Passagieren gegen den 2. Offizier Hioichs erhobenen *schweren Anschuldigungen sich als durchaus unbegründet erwiesen haben*. Niemand an Bord trifft an dem Unfall ein Verschulden. (Hamburg.) — Kollision zwischen Fischdampfer und Dreimastschoner: Er ist zurückzuführen auf *nicht genügenden Ausguck* auf seiten des Fischdampfers, während seiten des Schoners infolge Unkenntnis die Bestimmung des § 21 der polizeilichen Vorschriften für *Weserschiffahrt* (Schwenken eines hellen weißen Lichtes während Schrägliegens bei der Annäherung eines anderen Fahrzeuges) nicht befolgt ist. Das Verhalten der Führung des Fischdampfers nach der Kollision entsprach nicht der Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen. (Bremerhaven.) — Untergang eines Schoners durch Strandung 2 Sm östlich von Staberhuk auf Fehmarn: Die Ursache hat nicht aufgeklärt werden können. Wahrscheinlich ist jedoch, daß der Segler, als er sich vor dem Unfall nördlich von Fehmarn, *mithin an einer Stelle befand, wo er gegen den Nordwestwind keinen Schutz hatte*, leck gesprungen ist. (Flensburg.) — Totalverlust eines Dampfers durch Strandung auf den nördlichen Ausläufern der Insel Farö: Die Ursache des Unfalles ist darin zu finden, daß der Dampfer *etwa 25 Sm in der Richtung NzW* seit der letzten zuverlässigen Peilung bei Reval Stone, welche etwa 24 Stunden

vorher vorgenommen war, *versetzt* worden ist. Ob diese Versetzung durch Wind und Strom allein oder durch magnetische Störungen hervorgerufen ist, hat sich nicht feststellen lassen. (Hamburg.)

**Lichterführung französischer Fischer- und Lotsenfahrzeuge.** In Frankreich wird amtlich bekanntgemacht, daß auf französischen Fischer- und Lotsenfahrzeugen vom 1. Mai 1906 ab die von der britischen Regierung vorgeschlagenen Lichter und Signale geführt werden müssen (vergl. diesjährige »Hansa« Nr. 39, S. 466).

(Aus »French Shipping Notes« der S. G. vom 24. 11.)

**Über die neuen Hafenerweiterungsarbeiten von Harburg** liegt eine umfangreiche Schrift ihrer Bauleiter vor, die uns einen lehrreichen Einblick in ihre Pläne gewährt. Danach sollen vier Hafenbecken hergestellt werden, die mit der Süderelbe in offener Verbindung stehen und in schräg fließ gerichteter Lage von ihr abzweigen. Sie erhalten eine Sohle-lage von — 8,0 m N. N., also rund 8 m Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser und 9,8 m Wassertiefe bei mittlerem Hochwasser der Elbe, und eine Sohlenbreite von 100 m, die sich in den Mündungen zur Erleichterung des Ein- und Ausfahrens der Schiffe auf 120 m erweitert. Von dem Elbale (Streichlinie) angerechnet und in der Sohle gemessen, wird das erste (östlichste) Hafenbecken 540 m, das zweite 625 m und das dritte 785 m lang; das vierte (westlichste) ist zunächst 990 m lang angenommen. Die neue Hafenerweiterung wird nicht auf einmal, sondern in zwei Abschnitten ausgeführt. Zurzeit ist der erste Teil in der Ausführung begriffen; er besteht aus den drei östlichen Hafenbecken I, II und III mit ihrem Zubehör an Aufhöhung, Straßen und Gleisen. Der zweite Teil, umfassend das IV. Becken mit seinem entsprechenden Zubehör, wird erst im Bedarfsfalle in Angriff genommen werden, sobald die Plätze des ersten Teils nutzbringend erweitert und besetzt sind oder sobald ein ungewöhnlich großes Unternehmen mehr Raum beansprucht, als durch die Raumeinteilung des ersten Teils geboten wird. Von der rund 184 Hektar betragenden gesamten Grundfläche entfallen auf den ersten Teil rund 122 Hektar, auf den zweiten Teil rund 62 Hektar. Hiervon werden erzielt beim ersten Teil (rund  $5,7+6,7+8,3$ ) = rund 20,7 Hektar Beckensohlenflächen und rund 66,5 Hektar nutzbare Grundfläche (einschließlich 10,5 Hektar nutzbarer Böschungfläche); beim zweiten Teil (nach der Annahme des Entwurfs) rund 10,1 Hektar Beckensohlenfläche und rund 44,5 Hektar nutzbare Grundfläche (hiervon 5,5 Hektar nutzbarer Böschungfläche); der Rest der Fläche wird von den Straßen- und Gleisanlagen und der staatlichen Umschlagsanlage in Anspruch genommen. Die Baukosten für den ersten Teil sind veranschlagt auf rund 5 Millionen Mark, die für den zweiten Teil auf rund 2½ Millionen Mark — obno die für beide Teile zusammen zu 3 800 000 Mark veranschlagten Grunderwerbskosten. Die Vervollendung des ersten Teiles der Hafenerweiterung — einschließlich der staatlichen Umschlagsanlage am Ostufer von Becken I — ist für Ende 1908 zu erwarten; indes sollen die Plätze am Becken I und am Ostufer von Becken II bereits gegen Ende 1905 fertig aufgeführt und mit vorläufigem Straßen- und Gleisanschluß versehen, also schon fertig zum Verkauf und zur Bebauung sein. Was der zweite Teil der Hafenerweiterung ausgeführt werden wird, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen. Der Zeitpunkt ist ganz unbestimmt, da er, wie oben schon gesagt wurde, von der späteren Entwicklung der Verhältnisse und der Nachfrage nach Industriepätzen abhängig ist.

### Einkommenverhältnisse der Hamburger Hafenleichen.

Als Antwort auf einen Antrag der Lotsen, ihr Gehalt und ihren Anteil an der Hafenmeistergebühr zu erhöhen, empfiehlt



die Deputation für Handel und Schiffahrt, den Anteil an der Hafenmeistergebühr wieder auf ein Fünftel zu erhöhen, dagegen von einer Gehaltserhöhung abzusehen. Des weiteren berichtet die Deputation, daß die Annahme der Hafenlotsen, daß der Besitz eines Befähigungszeugnisses als Schiffer auf großer Fahrt für ihre Anstellung unbedingt verlangt werde, und daß sie auf größeren Seedampfschiffen gefahren haben müßten, eine irrige sei<sup>\*)</sup>. Für den Hafenlotsendienst würden die Führer von Hafen- und großen Seeschleppern ebensogut qualifiziert sein. Wenn man diese bisher bei Besetzung von Hafenlotsenstellen nicht berücksichtigt habe, so sei das geschehen, weil immer genügend Bewerber vorhanden waren, die im Besitz eines Befähigungszeugnisses als Schiffer auf großer Fahrt sich befanden und daher ihnen stets der Vorzug gegeben ist. Sollten hierin die Verhältnisse sich ändern, so würde die Deputation ohne Schwierigkeit die Stellen durch andere geeignete Persönlichkeiten besetzen können. — Der Senat ersucht die Bürgerschaft um ihre Mitgenehmigung zu dem vorhin erwähnten Antrag.

<sup>\*)</sup> Vergl. Seite 572.

### Erweiterung der Schlenzen im Kaiser Wilhelm-Kanal.

Aus dem Haushaltsetat für 1906, wie er dem Reichstag zur Stellungnahme vorliegt: 100 000 Mk. zu Vorarbeiten für Aufstellung von Plänen zur Erweiterung von Anlagen, insbesondere der Schlenzen des Kaiser Wilhelm-Kanals, die sich infolge der Größensteigerung der Schiffe in Verbindung mit dem Anwachsen des Schiffsverkehrs als unerläßlich herausgestellt hat.

**Prüfungswesen.** In der *Navigationschule zu Altona* wird am 14. Dezember mit einer Prüfung zum Seesteuermann begonnen werden. Anmeldungen zu dieser Prüfung werden bis zum 9. Dezember entgegengenommen. Dasselbst werden ferner am 6. und 18. Dezember, nachmittags 1½ Uhr, Prüfungen in der Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen stattfinden. Zu diesen Prüfungen sind die Anmeldungen unter Vorlegung des Befähigungszeugnisses zum Schiffer auf großer Fahrt bis zum Beginn der Prüfung zulässig.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 27. November. Laut Rundschreiben des Herrn Geh. Rat Schulze, der aus Anlaß der Ursachen über den Untergang der Bark »Optima« angeregt, zur Markung der Lotleinen Stellung zu nehmen, trat der Verein in eine Besprechung über diesen Gegenstand ein. Den Beratungen zugrunde lag ein ausführliches Referat, das Herr Vizeadmiral Frl. v. Bodenhausen, Exz., abstattete. Redner gab die Einteilung der Lotleinen in der Kriegsmarine bekannt und verglich sie mit der Einteilung der Lotleinen in der Handelsmarine, wobei sich kein grundlegender Unterschied herausstellte. Dann streifte er die Vorzüge einer Markung nach Metern, erwog die Frage der Einheitlichkeit in beiden Marinen und schlug vor, es möchten, falls die praktischen Kreise für eine Einheitlichkeit in der Handelsmarine und nachdem sie sich über die Art der Markung einig geworden seien, die Navigationschulen angewiesen werden, diese Methode den Schülern bekannt zu geben. Um nun aber auch die übrigen Navigatoren mit diesem Ergebnis vertraut zu machen, sei, in Anbetracht der Abneigung der See-Berufsgenossenschaft zum Erlaß bestimmter Vorschriften, in dieser Angelegenheit in einer Anmerkung zu den Unfallverhütungsvorschriften bekannt zu geben, was in den Navigationschulen über die Markung der Lotleinen gelehrt werde. Diesen Ausführungen folgte eine längere Debatte, deren hauptsächlichste Punkte in der nachstehenden Resolution zum Ausdruck kamen:

»Der Nautische Verein zu Hamburg hält eine einheitliche Markung der Lotleinen für dringend erwünscht und empfiehlt solche Markung durch Vorschrift der See-Berufsgenossenschaft zur Einführung auf deutschen Handelsschiffen zu bringen. Welche Einteilung, insbesondere ob die Einteilung nach Metern oder Faden geschehen soll, darüber soll die See-Berufsgenossenschaft ersucht werden, umfassende Erhebungen anzustellen.«

Nachdem noch kurz über die Höhe von Decksladungen gesprochen wurde, beschloß der Verein, dem 43. Stiftungsfest der Seemannsschule in Waltersdorf am 1. Dezember durch einen Delegierten beizuwohnen. Herr Dr. Bolte erklärte sich bereit, diese Mission zu übernehmen. Nächste Sitzung am 4. Dezember.

### Nautischer Verein zu Bremen.

In der Sitzung am 25. November hielt Herr Dispaheur Dr. jur. E. Prosch einen Vortrag über das Thema »Entstehung und wesentlicher Inhalt der York-Antwerp-Rules«. Wir werden auf diesen Vortrag, der den lebhaftesten Beifall der Versammlung fand, zurückkommen.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 29. November. Nachdem das Andenken an das verstorbene Mitglied Herrn Kapt. Franz J. Schaefer, Bankgog., in üblicher Weise geehrt war, wurden die Herren Kapt. Blass, D. »Thuringia« und Kapt. Wiechert, Nienstedten, als Mitglieder aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge, über die der Vorsitzende Bericht erstattete, besprach Herr Kapt. A. B. C. Voss in eingehender Weise das kürzlich erschienene Buch: »Verhütung der Dampferkollisionen als Gegenstand einer Preisaufgabe von 100 000 Fr.« von Kapt. Käglin. Der Referent, der sich in ersichtlich wohlwollender Form seiner Aufgabe unterzieht, gelangt doch zu dem Ergebnis, daß viele der im Buche vorgebrachten Vorschläge schwer realisierbar und daß einige der dort den Reedereien und Kapitänen gewordenen Vorwürfe ungerechtfertigt seien. Auf der anderen Seite gesteht er dem Verfasser das Lob zu, die Pollockpreisdree richtig aufgefaßt und dabei einen bis dahin noch nicht betretenen Weg eingeschlagen zu haben. Herrn Kapt. Voss wurde für seine klare und umfassende Berichterstattung der Dank des Vereins ausgesprochen. — Die Versammlung trat dann in die Beratung zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen und beschloß zunächst die vorliegenden Sonderanträge und dann das ganze Gesetz paragraphenweise, an der Hand der im Jahre 1902 gestellten Anträge, durchzugehen. Diesmal beschäftigte sich der Verein, ohne einen Beschluß herbeizuführen, nur mit dem Antrage wonach die Aussagen der Zeugen vor den Seeämtern vorzulesen und zu genehmigen seien. Nächste Sitzung 6. Dezember.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 23. November abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 8 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Es wurde bekanntgemacht, daß am Donnerstag, den 14. Dezember, Abends 8½ Uhr, die bereits im vorigen Jahre beschlossene außerordentliche Mitgliederversammlung stattfinden wird, welche sich mit der Neuordnung der Unterstützungskasse des Vereins endgültig beschäftigen soll. Hierzu seien zwei Anträge eingebracht, von welchen der eine eine erhebliche Erhöhung der Leistung dieser Kasse, sowie auch eine stärkere Belastung der Mitglieder mit Beiträgen bezwecke, der andere aber eine Verbesserung der Kasse im Auge habe, ohne die Mitglieder stärker zu belasten.

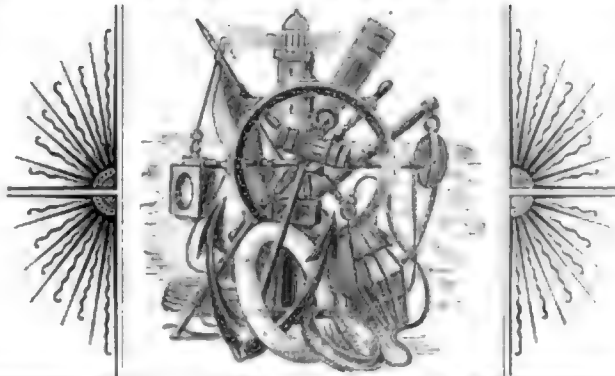
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

Der Seeschiffer-Verein „Stettin“ teilt mit, daß seine regelmäßigen Sitzungen mit dem 4. Dezember ihren Anfang nehmen.

## Schiffsoffiziere als Beisitzer des Seeamts.\*)

Aus der uns mitgeteilten Liste ist ersichtlich, daß als Beisitzer in Aussicht genommen sind Kapitäne im Dienst und außer Dienst (technische Aufsichtsbeamten, Experten, Reederei-Inspektoren, Navigationsschullehrer), Reeder und Reedereidirektoren, Schiffbau-Ingenieure, Lotsen und ein Dispacheur.

Wir haben bereits im Jahre 1901 in einer Eingabe an Einen Hohen Senat die Notwendigkeit betont, als Beisitzer für das Seeamt auch Schiffsoffiziere heranzuziehen, die zwar im Besitze eines Befähigungszeugnisses als Schiffer auf großer Fahrt sind, aber als Kapitän nicht fahren oder noch nicht gefahren haben. Wir haben die gleiche Forderung später an die Hochlöbliche Deputation gerichtet mit der Bitte, ihre Berücksichtigung bei der Aufstellung der Liste befürworten zu wollen. Ein Erfolg ist bisher nicht eingetreten, obwohl die Gründe, die von uns ebenso, wie aus anderen Fachvereinigungen heraus, dafür vorgetragen sind, so beachtlich erscheinen, daß es nicht zu verstehen ist, aus welchen Gründen die Aufsichtsbehörde gegen die Zulassung von Schiffsoffizieren sich weiter ablehnend verhält, obwohl die Hinzuziehung ohne weiteres nach dem noch heute geltenden Gesetze, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877, möglich erscheint. Wenn nach § 7 des Gesetzes mindestens zwei der Beisitzer die Befähigung als Seeschiffer besitzen und als solche gefahren haben müssen, dann ist es selbstverständlich, daß an die beiden übrigen Beisitzer nicht die gleiche Anforderung gestellt zu werden braucht. Deshalb werden auch regelmäßig Reeder und Kaufleute als Beisitzer bestellt, bei denen eigentliche Sachkunde im nautischen Sinne nicht ohne weiteres vorausgesetzt werden darf, die aber in jedem Falle doch bei Schiffsoffizieren vorhanden sein wird. Die wiederholt geäußerten Bedenken, daß Schiffsoffiziere nicht in die Lage gebracht werden könnten, über Kapitäne abzuurteilen, werden durch die Tatsache widerlegt, daß in häufigen Fällen Schiffsoffiziere des Maschinendienstes als Beisitzer bei einem Spruche mitwirken, der sich gegen einen Kapitän richtet, ohne daß bisher irgend jemand ein Bedenken, es möchte die Disziplin erschüttert werden, hergeleitet hätte. Für uns kommt es vor allen Dingen darauf an, in den Beisitzern des Seeamtes solche Fachmänner zu finden, welche aus eigener Erfahrung in der Lage sind, den immer steigenden Anforderungen der Schifffahrt und des Schiffsdienstes gerecht zu werden und das nötige Verständnis für die Beurteilung des Verhaltens von Kapitänen und Schiffsoffizieren bei einem Seeunfall mitbringen. Es kann dann aber nicht davon die Rede sein, daß ältere Kapitäne, die auf modernen Schiffen vielleicht niemals gefahren und die Schwierigkeit ihrer Führung niemals kennen gelernt haben, weiterhin als Beisitzer des Seeamtes zugelassen werden. Es ist nötig, Männer aus der Praxis oder solche, die noch nicht allzulange aus ihr heraus sind, zu wählen, weil nur sie wirklich die Anforderungen der modernen Schifffahrt im ganzen Umfange richtig würdigen können.

(Schluß folgt)

\*) Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg an die Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Simon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Simon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 49.

Hamburg, den 9. Dezember.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Neue Schiffsluken. — Selbstmord eines Heizers (Überarbeiter) an Bord des Dampfers „Willkommen“. — Siebente Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft. — Schiffbau. — Treibende Schifffahrtshindernisse. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### Auf dem Ausguck.

Mit den §§ 50 und 52 der Seemannsordnung haben sich Land- und Oberlandesgericht zu Hamburg beschäftigt. Dabei ist eine Meinungsdivergenz hervorgetreten, die Erstaunen hervorrufen muß. Um es gleich zu sagen, halten wir die rechtskräftig gewordene Auffassung des Oberlandesgerichtes durchaus für die richtige und wundern uns nur über den Standpunkt, den das Landgericht hier vorher eingenommen hat. Glücklicherweise war das Streitobjekt hoch genug, um gegen den Entscheid der ersten Instanz Berufung einlegen zu können, anders wäre in einer nicht unwichtigen Angelegenheit eine schwer verständliche Anschauung rechtskräftig geworden. — Es handelt sich um die Klageansprüche eines Schiffsoffiziers: 1) auf Erhöhung der Heuer nach zweijähriger Dienstzeit (§ 52) und 2) Gewährung eines Anteils aus ersparter Heuer, die durch Verringerung der Schiffsmannschaft eingetreten ist (§ 50). Der erste Fall lag folgendermaßen: Der Schiffsoffizier, der vom Juni 1901 bis Mai 1904 an Bord gewesen, in Hongkong angemustert und dann immer an der ostasiatischen Küste geblieben war, machte auf die Erhöhung der Heuer um  $\frac{1}{3}$  nach Ablauf der gesetzlich hierfür festgesetzten Zeit Anspruch. Das Landgericht wollte ihm dieses Recht schmälern, weil der § 52, der, um zur Geltung kommen zu können, bekanntlich voraussetzt, daß »ein Schiff mehr als zwei Jahre *auswärts* verweilt«, schlecht redigiert sei, denn es müsse heißen, »wenn das Schiff von einem

hiesigen Hafen ausgeht und länger als zwei Jahre auswärts verweilt.« Hierbei beruft sich das Landgericht auf § 74 Nr. 3. Weil dort das Recht des Schiffsmannes, seine Entlassung nach 1 oder  $1\frac{1}{2}$  Jahren fordern zu können, davon abhängig sei, daß das Schiff binnen dieser Zeit nicht in den Abgangshafen zurückkehrt etc. Dieser Interpretation des Gesetzes hat das Oberlandesgericht widersprochen. Es kann dem Versuch des Landgerichts, dem Gesetz eine andere Auslegung zu geben, nicht beitreten. Die in Frage kommende Bestimmung des § 52 ist nicht neu. Die Seemannsordnung von 1872 (§ 41) hat sie, dem Grundgedanken nach unverändert dem Handelsgesetzbuch entnommen (Artikel 541). Im wesentlichen enthielt bereits der preußische Entwurf die gleiche Vorschrift im Absatz 3 des Artikels 454, der unverkennbar auf dem Artikel 22 der revidierten hamburgischen Seemannsordnung vom 12. Juni/2. August 1854 beruht. Ließe sich dem preußischen Entwurfe gegenüber noch der Umstand, daß die Bestimmung des Absatzes 3 dort im engsten Anschluß an die beiden vorausgehenden Absätze erscheint, dafür verwerten, daß man dabei nur an die Fälle zu denken habe, wo der Schiffsmann für eine bestimmte Reise geheuert ist, welche Fälle auch noch die Seemannsordnung von 1872 als die typischen behandelt und in erster Linie regelt, so hat doch schon der Entwurf 1. Lesung diesen Zusammenhang beseitigt, indem er den Absatz 3 in den besonderen



Artikel 419 verwies, was dann im Gesetze selbst (Artikel 541) beibehalten ist. Die Seemannsordnung von 1872 hat den Zusammenhang mit den Bestimmungen der vorausgehenden Artikel völlig gelöst, indem sie den (veränderten) Inhalt des Artikel 541 in den § 41, den der Artikel 538 ff. dagegen nach § 54 verlegte. Es kommt hinzu, daß schon von vornherein die einleitenden Worte jenes Abs. 3 des Art. 454 des preußischen Entwurfs: »In allen Fällen, wo ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts verweilt etc.«, welche Fassung bis auf die neueste Gesetzgebung sachlich beibehalten ist, in nicht mißzuverstehender Weise auch wiederum einen gewissen Gegensatz gegen die vorausgehenden Bestimmungen kennzeichnen und es geradezu aussprechen, daß sie von jeder Art von Heuervertrag, also auch von dem auf bestimmte oder unbestimmte Zeit geschlossenen gelten wollen. Wenn schließlich auch die Seemannsordnung von 1872 die Worte des Art. 541 H. G. B.: »für den seit der Ausreise im Dienst befindlichen Schiffsmann« im § 41 dahin geändert hat: »für den seit zwei Jahren im Dienste befindlichen Schiffsmann«, wodurch man nur beabsichtigt haben kann, die Fälle zu treffen, wo ein Schiffsmann erst nach der Ausreise angenommen ist, so wird dadurch auch die an sich denkbare Auslegung ausgeschlossen, als habe der Gesetzgeber nur an die Fälle gedacht, wo der Schiffsmann mit dem Schiffe vom Heimatshafen aus die Reise oder die Reisen angetreten hat. Dann kommen wir zu der unter (2) genannten Klageforderung des Schiffsoffiziers. Er beansprucht nach § 50 Ersatz für geleistete Mehrtätigkeit in der Maschine, da während eines Monats an Stelle eines geprüften Maschinisten ein Heizer als zweiter Maschinist angestellt war. Und zwar fordert er 40 \$, den Unterschied in der Heuer zwischen dem Heizer und dem zweiten Maschinisten, der bis dahin an Bord gewesen war. Das Landgericht, das den Anspruch an sich als berechtigt anerkennt, gewährt aber nur 20 \$ mit der Begründung, daß »die dem Kläger erwachsene Mehrarbeit damit angemessen abgegolten sei.« Das Oberlandesgericht hält mit Recht den Anspruch des Klägers nicht für begründet. Der § 50 der Seemannsordnung, nicht anders wie der § 40 der alten Seemannsordnung, hat lediglich den Fall im Auge, wo während einer Reise der von Anfang für diese Reise bestimmte und vorhanden gewesene Mannschaftsbestand eine Verminderung an Zahl und vielleicht auch an Qualität der einzelnen Leute erfährt. Nur ein solches ganz bestimmtes, tatsächlich unschwer festzustellendes Vorkommnis gibt den betreffenden Schiffsteuten den Anspruch auf die ersparte Heuer. Es kann nicht die Meinung des Gesetzes sein, daß auch da, wo von vornherein die Besatzung des Schiffes eine für die beabsichtigte

Reise als ausreichend zu erachtende nicht gewesen ist, die Schiffsteute den Anspruch auf eine Verteilung ersparter Heuer haben sollten.

### Die Roheitsakte an Bord des Dampfers »Willkommen«.

über die an anderer Stelle auf Grund der seeamtlichen Untersuchung berichtet ist, worden überall Abscheu und Widerwillen gegen die, die sie verübt haben, hervorrufen. Mit dieser Empfindung wird sich auch Genugtuung über das gerechte und strenge Urteil des Seeamtes geltend machen. Den beiden Rohlingen ist das Recht genommen worden, fürderhin Dienste in der verantwortlichen Stellung eines Maschinisten zu verrichten. Und es bleibt nur noch im Interesse des Ansehens, das der deutsche Seemaschinenstand genießt, zu wünschen, daß der Herr Reichskanzler von dem ihm im § 34 des Gesetzes eingeräumten Recht gegenüber diesen beiden Personen niemals Gebrauch machen möge. Im übrigen wird sich hierzu ja auch fürs erste kaum Gelegenheit bieten, da, was selbstverständlich ist, die Akten des Seeamtes der Staatsanwaltschaft zur Weiterverfolgung übergeben worden sind. — Die ausführliche Wiedergabe der bedauerlichen Vorkommnisse an Bord der »Willkommen« ist hier natürlich nicht aus Sensationslust erfolgt, sondern — neben dem Wunsch, einzelne für Schiffsfunktionäre lehrreiche Stellen aus der Seeamtsentscheidung bekanntgeben zu können — um zu zeigen, mit welcher Schärfe unsere Behörden vorgehen, wenn tatsächlich Mißhandlungen an Bord deutscher Schiffe vorkommen und zu ihrer Kenntnis gelangen. Bekannt werden sie aber wohl immer werden, wenn nicht von den Gemißhandelten selbst, dann von ihren Kollegen. Und wie wenig, glücklicherweise wie selten kommen uns Klagen über rohe Behandlung Untergebener durch Vorgesetzte zu Ohren! Daraus ergibt sich, wie übertrieben die auf Verhetzung abzielenden Tiraden der sozialistischen Presse über Roheitsvorgehen an Bord deutscher Schiffe sind. Wären sie begründet, es würde bei ihrer Veröffentlichung in den Hetzorganen gewiß nicht bleiben (auch nicht bleiben dürfen), sie würden auf gerichtlichem Wege verfolgt werden. Daß sich zur Ahndung solcher Vergehen so wenig Gelegenheit bietet, gereicht dem Stande deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere zur besonderen Ehre.

### Das Segelschiff als Ausbildungsstätte des Seemanns.

Eine in England neue Art der Massenausbildung von Seeleuten wird die durch ihr Schiffschiff »Warspite« bekannte englische »Marine Society« versuchen. Ihre Absicht, die Ausbildung auf einem gewöhnlichen Segelschiff vorzunehmen, ist bei uns

ja schon vom Norddeutschen Lloyd mit Erfolg durchgeführt, stellt also nicht absolut etwas Neues dar, neu ist nur, daß die auf neun Monate berechnete Segelschiffsreise nur einen Teil des in Aussicht genommenen Ausbildungsprogramms darstellt. Vor und nach Beendigung der Segelschiffsreise dient der verankerte »Warspite« als Ausbildungsstätte. Die Gesellschaft beabsichtigt, jährlich 100 jungen Leuten Gelegenheit zu einer solchen Reise zu geben. Um dieses zu ermöglichen, ist mit der Segelschiffsreederei Devitt & Moore ein Abkommen getroffen worden, wonach sie von der »Marine Society« für jeden Jungen 25 £ für die Reise erhält. Als Gegenleistung hat die Reederei für Beköstigung, Unterkunft und besonders praktische Ausbildung der Jungen zu sorgen, nebenher aber auch Unterrichtskurse zur Pflege theoretischer Kenntnisse abhalten zu lassen. Je 25 Zöglingen soll ein ihre Ausbildung fördernder Instrukteur vorstehen. Außerdem ist als Vorgesetzter der vier Instruktoren ein dem Kapitän des Schiffes unterstellter Oberbeamter vorgesehen. Er soll dem Kapitän und der Kapitän

der »Marine Society« verantwortlich für die ordnungsmäßige Ausbildung der Schiffsjungen sein. Unter den übrigen Bedingungen des Kontraktes mag noch die Verpflichtung der Reederei zur Mitnahme und Besoldung eines Geistlichen erwähnt werden. Der fromme Herr soll nicht nur für das Seelenheil der Schiffsbesatzung sorgen, ihm wird auch ein großer Einfluß auf die Erziehung eingeräumt. Da die ganze Sache recht kostspielig ist und die finanziellen Kräfte der Society bedeutend übersteigt, wird sie, ebenso wie s. Zt. unser Schulschiffverein, die öffentliche Wohltätigkeit in Anspruch nehmen. Auf diesem Wege hofft sie das erforderliche Kapital zu erhalten, um so mehr, als mit der durch die Ausbildung beabsichtigten Erhöhung der seemannischen Qualität auch der Zweck verfolgt wird, das Kontingent britisch-geborener Seeleute in der englischen Handelsmarine auf Kosten des Ausländertums zu erhöhen. Bekanntlich ein sehr populärer Gedanke. Gelingt der Gesellschaft auf diesem Gebiet auch nur geringer Erfolg, dann ist sie der pekuniären Unterstützung weiter Kreise sicher.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

### 13) Durchkonnossement und Seekonnossement. Frachtzahlung nach Konnossementsgewicht.

Der Beklagte hatte in Hamburg aus dem Dampfer der Klägerin 2 Partien Walnußholz empfangen, über die Durchkonnossemente von einem Inlandplatze der Vereinigten Staaten und später Seekonnossemente ab Galveston ausgestellt waren. Nach den Bestimmungen der Durchkonnossemente sollte das Schiff die Wahl haben, die Fracht nach dem ausgeladenen Gewichte oder nach dem Konnossementsgewichte zu berechnen. In den Seekonnossementen dagegen hieß es, daß die Fracht zu zahlen sei »on the actual gross invoice or discharged weight at vessel's option«. In den Seekonnossementen war das Gewicht der einen Partie auf 281 460 und das der anderen auf 130 500 Pfund angegeben; dagegen wies das eine Durchkonnossement nur ein Gewicht von 240 000 Pfund, das andere überhaupt keine Gewichtsangabe auf und bei beiden fand sich an der betreffenden Stelle der Vermerk: »subject to correction«. Die Seekonnossemente nahmen am Schlusse auf die Durchkonnossemente Bezug und besagten, daß die Ware nur gegen Rückgabe sowohl des Durchkonnossements wie des Seekonnossements oder gegen Rückgabe des Durchkonnossements allein unter Sicherheitsleistung für das Seekonnossement ausgeliefert werde. Tatsächlich war das versandte Holz nicht nach Gewicht verkauft und eine Gewichtsfaktura nicht ausgestellt.

Das Schiff verlangte Frachtzahlung nach den in den Seekonnossementen angegebenen Gewichtsziffern, der Empfänger aber wollte nur nach dem geringeren Gewichte zahlen, das in Hamburg bei der Auslieferung festgestellt war. Der Streit ist unter Billigung des Reichsgerichts zugunsten des Schiffes entschieden worden.

Das Verhältnis der beiden Arten von Urkunden ist dahin zu bestimmen, daß die Durchkonnossemente die Haupturkunde darstellen, die das Frachtverhältnis in erster Linie beherrscht, so daß der Schiffer jedenfalls die Rechte geltend machen kann, die dem Verfrachter hieraus zustehen. Sollte daher die ihm in den Seekonnossementen eingeräumte Befugnis, die Fracht nach dem Fakturagewichte zu berechnen, versagen, so bleibt ihm doch das Recht, die Fracht nach dem Konnossementsgewicht zu berechnen, das ihm die Durchkonnossemente zugestehen. Daran ändert auch die Klausel der Seekonnossemente:

»The master of the vessel not having signed any Through-Bill of Lading will only deliver the goods at port of discharge on the conditions herein stipulated«

nichts, denn sie enthält nur einen Vorbehalt für den Schiffer dahin, daß er etwaige Verpflichtungen oder ihm ungünstige Bedingungen, die zwar in den Durchkonnossementen, nicht aber in den Seekonnossementen enthalten sind, ablehnen kann, schließt aber die Geltendmachung ihm günstigerer Bedingungen der Durchkonnossemente nicht aus.

Unbedenklich aber darf das Durchkonnossement dahin ausgelegt werden, daß der darin gebrauchte Ausdruck »Konnossementsgewicht« das im Seekonnossemente anzugebende Gewicht bezeichnen sollte. Denn wenn das Durchkonnossement auch als die Haupturkunde erscheint, so schließt das nicht aus, daß sie in bezug auf einen tatsächlichen Umstand auf eine andere Urkunde Bezug nimmt. Der Empfänger des Durchkonnossements gewährt damit der Eisenbahn, die in seinem Namen die Ausstellung des Seekonnossements zu veranlassen hatte, ein gewisses Vertrauen und unterwirft sich den Gepflogenheiten, die bei der Feststellung des Gewichts im Abladehafen üblich sind.

Berechtigt aber erscheint die von der Klägerin verlangte Gewichtsberechnung auch dann, wenn man allein auf das Seekonnossement sieht. Allerdings ist hier wörtlich nur von dem Fakturagewichte die Rede und es steht hiermit die weitere Klausel im Zusammenhang:

»Consignee shall exhibit the true invoice to the vessel's agents whenever called to do so.«

Darum aber ist die Gewichtsangabe im Konnossement selbst nicht bedeutungslos. Sie ist nach § 656 H. G. B. für die Frachtberechnung maßgebend, wenn die Fracht nach Gewicht bedungen und das Konnossement eine abweichende Bestimmung nicht enthält. Die Rechtslage ist daher die, daß das in den Seekonnossementen — mit dem Vormerke »Weight unknown« — angegebene Gewicht als das vom Ablader *deklarierte Fakturagewicht* angesehen worden muß. Dieses aber darf der Schiffer der Frachtberechnung zugrunde legen, vorbehaltlich seiner Befugnis, die Vorlage der Faktura und die Berichtigung der Angabe nach dieser zu verlangen.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 28. Oktober in Sachen Bernius v. Albyn-Line. Rep. I. 169/05.

## Neue Schiffsluken.

»Von dem Kapitän Otto Krogh in Christiania ist dieser Tage ein Patent auf eine neue Schiffsluke genommen worden, die augenscheinlich im Verhältnisse zu den heute im Gebrauch befindlichen Luken sehr praktisch ist und voraussichtlich für eine gewisse Art von Dampfern eine Zukunft haben dürfte. Der Erfinder geht davon aus, an Stelle der jetzt gebräuchlichen Holzluken gut abgesteifte Eisen- oder Stahldeckel anzubringen, die in der Längsachse des Schiffes in zwei gleich große Teile geteilt werden und mit soliden Hängen versehen sind. Mit Hilfe dieser werden die Luken an dem Luksüll befestigt, so daß man mit Hilfe der Löschketten, die der Dampfer jedesmal beim Öffnen seiner Luken braucht, die halben Lukendeckel nach jeder Seite drehen kann, und zwar so, daß ihre Außenseite auf den Verschanzungen ruht und sie während des Löschens und Ladens gleichzeitig als Plattform Verwendung finden können. In der Patentschrift wird weiter angeführt, daß die Luken die größtmögliche Sicherheit für ein tiefbeladenes Schiff bedeuten, da sie von der See nicht eingeschlagen werden können.«

Diese Notiz im Abenblatte vom 27. November 1905 der »Neuen Hamburger Börsenhalle« veranlaßt mich, die Schiffsfahrtskreise daran zu erinnern, daß diese »Neuen Schiffsluken« von Herrn Kapt. Otto Krogh in Christiania nichts Neues sind. Die eisernen Lukenkappen sind bereits recht alt und haben sich auch vorzüglich bewährt z. B. als Vorluken auf Schnelldampfern. Die Charniere zum Aufklappen kann ich nicht als eine Verbesserung betrachten, da die Luken hierdurch eine äußerst beschränkte Anwendung, nur auf Spezialdampfern, finden können. Für Leichter, deren Luken fast die ganze Schiffsbreite beanspruchen, kommen sie gar nicht in Frage. Auch ist nicht verständlich wie Herr Krogh den Längsscheerstock abdichten will, ohne mein Patent nachzuahmen; es sei denn, daß er den Mittelscheerstock vorne und achtern annietet, dann aber geht ein Hauptvorteil der eisernen Kappen verloren, indem die Lukenbreite um die Hälfte verkleinert wird. Um das Gesagte besser erläutern zu können, gestatte ich mir auch an dieser Stelle auf meine Erfindung etwas näher einzugehen. Sie betrifft einen *universell anwendbaren eisernen Lukenverschluß mit mehreren starren Kappen*.

Den Gegenstand der Erfindung bildet eine Lösung der Aufgabe, die Nachteile der bisher üblichen Lukenverschlüsse (Holzluken mit darübergedeckter und geschalteter Peisennagel) zu beseitigen. Diese Nachteile bestehen in Schwäche der Konstruktion gegen Seeschlag, unsicherer Abdichtung (wenn beispielsweise die Keile herausgewaschen werden), zeitraubendem Klarmachen zum Löschen oder Laden, oder zum Inseegehen und hohen Betriebskosten.

Demgegenüber gilt es nun, einen eisernen Lukenverschluß mit starren Kappen herzustellen, der folgende Vorteile bietet: Schnelles und sicheres Schließen und Öffnen zwecks Ausführung von Löschi- und Ladearbeiten etc., daher Zeitersparnis, ganz sichere Dichtung gegen Regen, Spritz- und Spülwasser, gleiche Festigkeit wie das Deck, daher erhöhte Sicherheit gegen überkommende Sturzseen und fast ganz verschwindende Betriebskosten.

Man hatte die Vorzüge des eisernen Lukenverschlusses mit starren Kappen wohl eingesehen und auch versucht ihn einzuführen, indem man eisernen, U-förmige Kappenträger querschiffs an die Längs- oder Seitensäule der Luken annietete und darüber starre Kappen setzte. Diese Anordnung bedingte aber den Nachteil, daß die ganze Lukenöffnung für größere Ladungsstücke nicht ausgenutzt werden konnte. Auf gewöhnlichen Seeschiffen war dieser Lukenverschluß daher unanwendbar; er erwies sich nur auf denjenigen Dampfern (Schnelldampfern) brauchbar, die kleinere Stücke, beispielsweise Gepäck, Expressgüter und Post einzunehmen brauchten.

Um nun die ganze Lukenlänge auszunutzen und trotzdem den starren Kappenverschluß anwenden zu können, sind die U-förmigen Kappenträger, welche die Luken in kleinere Öffnungen teilen, so einzurichten, daß sie an bzw. mit ihren Enden wasserdicht mit den Luksüllen abschließen und demselben leicht und schnell herausgenommen bzw. entfernt oder wieder eingesetzt werden können.

Die nachstehenden Zeichnungen erläutern die Idee der neuen Lukenkonstruktion, die in Deutschland unter Nr. 163 356 in England unter Nr. 18 612/1904 und in Amerika unter Nr. 788 332 patentiert ist.

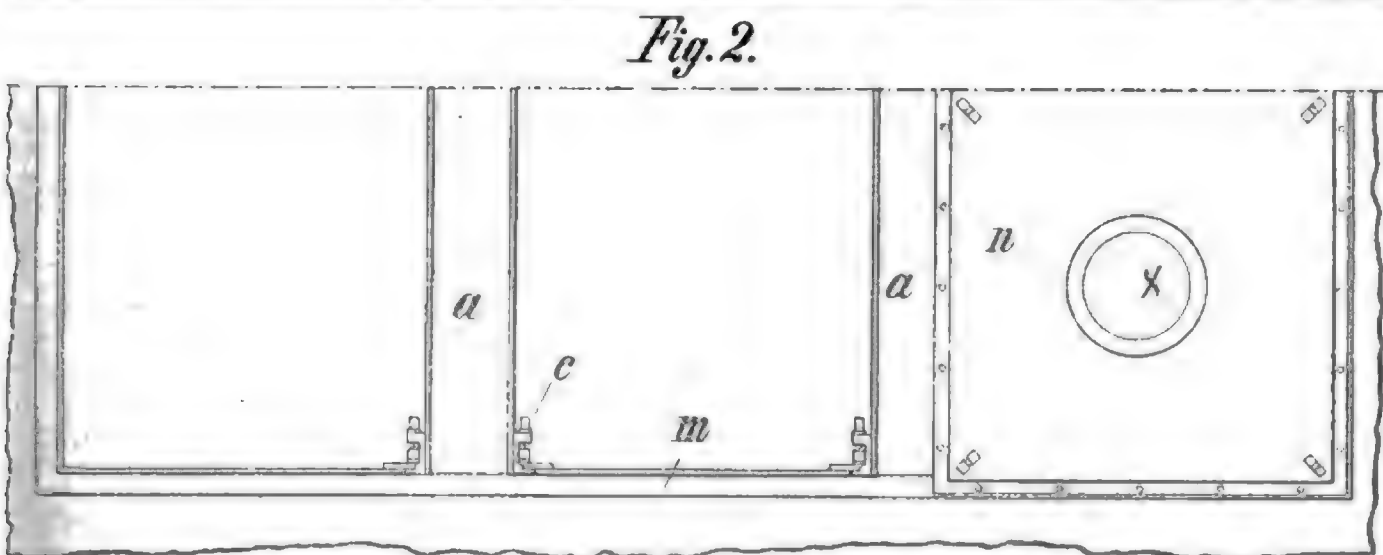
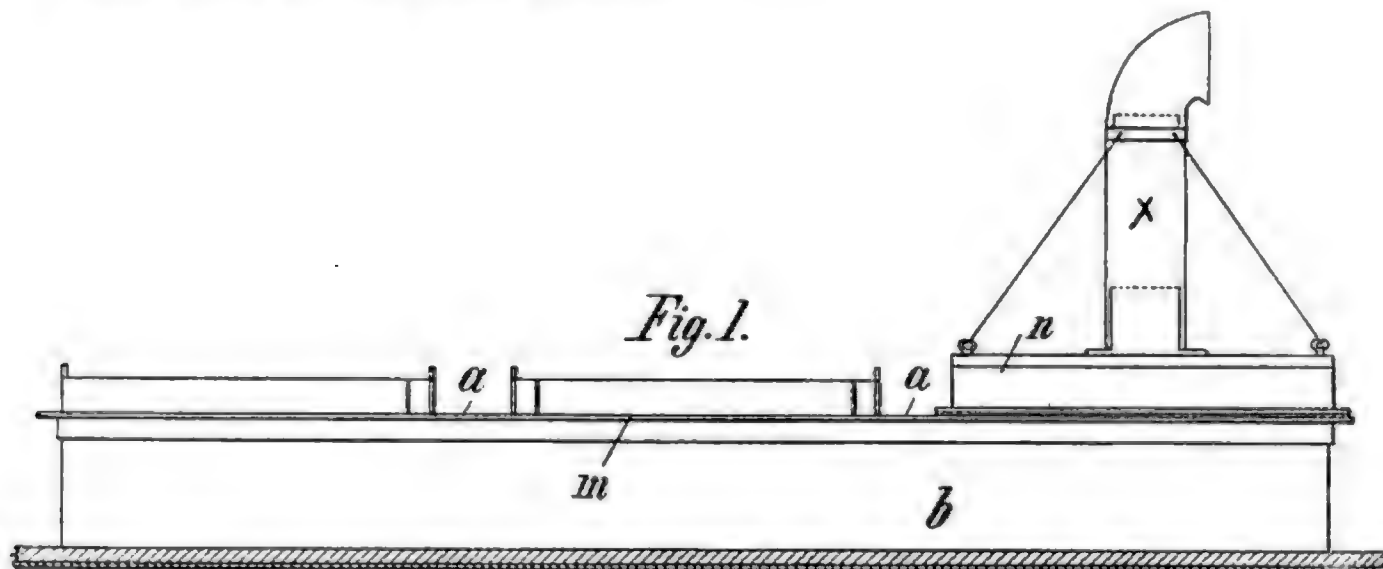
b ist der Luksüll;



- m* ist ein um den Lukensüll herumlaufendes angenietetes Winkeleisen, das den Lukensüll verstärkt und als Auflager für die Kappen *n* dient;
- a* sind die herausnehmenden Dwarsscheerstücke, welche durch die Schrauben *c* an ihren aufrechten Seiten- und Unterkanten gegen die Sülle mittelst Packung abgedichtet werden können;
- n* sind die starren Kappen, die mit der Winde ab- oder übersetzt werden und mittelst einfacher Schraubbolzen

auf das Winkeleisen *m* und daraufliegenden weichen Plating wasserdicht und gasdicht aufzuschrauben sind; *x* zeigt einen Ventilator, wie er auf jeder Kappe je nach Bedürfnis anzubringen ist.

Ein Modell in der Größe, um es für einen Leichter verwenden zu können, ist bei dem Verfertiger des Patents Groth & Degenhard in Altona, Gr. Elbstraße 146, für alle Interessenten zu besichtigen.



Was die Kosten anlangt, so dürfte sich der Anschaffungspreis nur um wenig mehr als der der Holzluken stellen, im Gebrauch ist er sicher wesentlich billiger.

Der eiserne Lukenschluß bietet folgende Vorteile:

Die unaufhörlichen Reparaturen und Erneuerungen der Holzluken und Scheerstücke werden unnötig, denn einige Meter altes Tauwerk, z. B. abgenutzte Ladestropfen, und zwei bis drei Meter Fenstergummi genügen auf Jahre hinaus als einziges Ergänzungsmaterial für eine moderne grosse Luke mit drei hintereinander liegenden Ladestellen und zwei Dwarsscheerstücken. Neuausschaffungen und Reparaturen von Persennungen fallen ganz fort, das ist auch der Hauptgrund, weshalb sich der Betrieb wesentlich billiger als mit Holzluken gestaltet.

Weil die hölzernen Längsscheerstücke wegfallen, ist die Luke, nachdem die Kappen abgehoben sind, sofort zum Löschen oder Laden bereit. Sobald das Löschen oder Laden beendet ist, oder schnell unterbrochen werden muß, braucht nur die Kappe mit der Winde übersetzt zu werden, um die Luke gegen Regen, Spritz- oder Spülwasser wasserdicht zu machen. Sonach ist ein Nasswerden der Ladung, wie es bei den hölzernen Luken mitunter unausbleiblich war, ausgeschlossen. Die laug-

wierigen und auch gefährlichen Nebenarbeiten des Lukenabnehmens, Anlegens und Bodeckens, womit die Ladung noch keineswegs gegen Regen und Spritzwasser, noch weniger gegen Spülwasser geschützt war, fallen ganz fort, so daß die volle Arbeitszeit auf die eigentlichen Löschen- resp. Ladearbeiten verwendet werden kann. Die U-Scheerstücke bedingen, wenn sie bei sehr großen Gegenständen herausgenommen werden müssen, keine besonderen Manipulationen seitens der Schauerleute, sie werden vom Zimmermann durch Lösen von zwei Schrauben an jeder Seite zum Herausnehmen mit der Winde klar gemacht, also auch hier eine wesentliche Verkürzung und Vereinfachung der Vorarbeiten beim Klarmachen zum Laden.

Wird das Schiff seeklar gemacht, so braucht man nicht wie bei den Holzluken zwei oder vier Mann, die Persenninge überzuholen, sie zu strecken und zu schalken. Das Abdichten des eisernen Lukenschlusses führt der Zimmermann allein aus.

Neben der Verbilligung des Betriebes, der Zeitersparnis, der größeren Sicherheit und Bequemlichkeit gestattet der eiserne Lukenschluß eine vorzüglich wirkende Oberflächen- oder Innenventilation anzubringen, was bei den Holzluken nicht gut erreichbar war. Die Lukeventilatoren nehmen keinen festen

Laderaum ein, sie beengen auch nicht den auf modernen Schiffen schon an sich geringen Decksraum und sind so angebracht und konstruiert, daß sie nicht nur horizontal, sondern auch teleskopartig verstellt werden können. Dadurch vermag man auch die Ventilation selbst über die modernen hohen Aufbauten hinaus wirksam zu gestalten. Wenn Früchte, Tabak, Reis, Getroide, Kaffee und dergl. aus den Tropen in schlechtes Wetter und in kaltes Klima gelangen, so muß die nach herkömmlichem Muster eingerichtete Ventilation durch Abnehmen oder Zubinden der Ventilatoren oft tagelang unterbrochen werden, was starke Schweißbildung und weiterhin Beschädigung der Ladung verursacht. Die Lukenventilatoren auf den eisernen Kappen sind dagegen so angeordnet, daß man sie nicht abzunehmen und dicht zu binden braucht. Schweißbildung und somit Beschädigung durch Schweiß ist daher ausgeschlossen. Namentlich ist diese unter allen Witterungsverhältnissen wirkende Lukenventilation für Kohlschiffe von unbedingtem Nutzen, da die Grubengase, welche leichter als Luft sind, stets abziehen können, was bei den Holzluken in schlechtem Wetter nicht möglich war, so daß Kohlegasexplosionen trotz vorchriftsmäßiger Raumventilatoren vorgekommen sind.

Die nachstehenden Beispiele sind während des Jahres 1903 gesammelt und zeigen, wie häufig ernste Beschädigungen des Schiffes und der Ladung durch schwache Lukenkonstruktionen herbeigeführt werden.

Die Berichte sind der »Neuen Hamburger Börsenhalle« und der »Shipping Gazette« entnommen.

Es wurden Luken als eingeschlagen oder schwer beschädigt gemeldet:

im November .....	in 4 Fällen	
Dezember .....	10	Es ist bezeichnend, daß die beiden sturmreichsten Monate auch die meisten eingeschlagenen Luken aufweisen und zwar nur auf nördlicher Breite.
Januar .....	8	
Februar .....	15	
März .....	7	
April .....	2	nur auf südlichen Breiten.
Mai .....	1	
Juni .....	1	
Juli .....	1	
August .....	1	
September .....	2	
Oktober .....	5	

Nach der »Neuen Hamburger Börsenhalle« und »Shipping Gazette«: 1. Deutscher Dampfer »Hanna«, Vlissingen am

8. Oktober 1905 als Nothafen eingelaufen, Luke 5 eingeschlagen, viel Wasser eingedrungen; 2. deutscher Dampfer »Pretoria«, am 9. Oktober 1905 in der Nordsee Luken eingeschlagen; Dampfer »Hero«, am 10. Oktober 1905 in der Nordsee Luken eingeschlagen; 3. Dampfer »Austria«, am 25. Oktober 1905 auf 42° N und 9° 40' W Persenninge weggewaschen; 4. Dampfer »Rhea«, am 11. Oktober 1905 in Antwerpen mit schwerer Beschädigung der Mehlladung durch undichte Luken angekommen; 5. Dampfer »Bedeorag«, in Santander am 15. Oktober 1905 mit eingeschlagenen Luken eingelaufen; 6. Dampfer »Seabam Harbour«, englischer Dampfer von Kopenhagen, am 10. Oktober 1905 Luke eingeschlagen; 7. deutscher Dampfer »Ruhrort«, in Ymuiden am 27. November 1905 mit eingeschlagenen Luken eingelaufen; deutscher Dampfer »Kiel«, am 13. November 1905 Persenninge von Luke 2 weggewaschen; 8. Dampfer »Castro Urdiales«, am 20. November 1905 in Bilbao mit eingeschlagenen Luken angekommen, von anderen waren die Persenninge weggewaschen; 9. Dampfer »Bavaria« von St. Nazaire, am 13. November 1905 vor der Straße von Belle Isle wurde die Vorluke eingeschlagen, durch das eindringende Wasser brach das Hinterschott von Raum 1. Nachdem die Luke provisorisch gedichtet war, kam mehrere Stunden später eine zweite schwere See über, die abermals die Luke eindrückte, das Schiff so füllte, daß es 2 Sm. von Belle Isle sank; 10. griechischer Dampfer »Vasilefs Georgios«, von Taganrog nach Emden, am 25. November 1905 Vorluke eingeschlagen. — Also 4 deutsche Dampfer.

An den 10 eben aufgeführten Fällen ist zu erkennen, daß die Saison der eingeschlagenen Luken, der mehr oder weniger dadurch verursachten schweren Beschädigungen und Schiffsverluste wieder beginnt. Man fragt sich daher diesen doch recht unzweideutigen Tatsachen gegenüber, weshalb die Reedereien für all ihre neuen Schiffe diese ganz mangelhafte, schwache Lukenkonstruktion wieder aufbauen, ohne wenigstens den Versuch zu machen, die auf Schnelldampfern (»Fürst Bismarck«, »Columbia«) bewährte Konstruktion zu versuchen. »Wir sind eben an die Luken mit Persenningen gewöhnt«, so lautet die gelegentliche Erwiderung auf eine derartige Frage.

Inzwischen beginnt das Ausland das deutsche Patent einzuführen, und zwar in sehr mangelhafter Ausführung, wenn es sich dort trotzdem bewährt haben wird, kann man sich da ja auch mal leisten — und der intelligente Deutsche übernimmt eine deutsche Erfindung als Neuheit vom Auslande

Kapitän A. v. Schrötter,  
Deutsche Seewarte, Hamburg.

## Selbstmord eines Heizers (Überarbeiter) an Bord des Dampfers „Willkommen“.

An Stelle von fünf desertierten Heizern wurden im Hafen von Philadelphia fünf Ersatzleute angemustert, unter ihnen war der 30 Jahre alte K., der sich als Heizer ausgegeben, als solcher aber noch nicht gefahren hatte. Nachdem er auf der Reise nach Swinemünde die ersten beiden Wachen fleißig gearbeitet hatte, ließ er später in seinen Leistungen erheblich nach. Auf der Abendwache von 8—12, einen Tag nach dem Abgang verließ er, um sich von der Hitze im Heizraum — es war am 8. Juli — zu erholen, wiederholt seine Arbeitsstätte und ging an Deck, wurde aber immer sofort wieder zurückgerufen. Einmal war er längere Zeit nicht aufzufinden und wurde erst, als er bereits als vermißt gemeldet wurde, in völlig erschöpftem Zustande an Deck angetroffen. Tags darauf verließ er um 9 h 30 m p. m. den Heizraum und kam nicht wieder. Alle Versuche, ihn zu finden, waren vergeblich, da bei dem ruhigen Wetter ein Unfall ausgeschlossen war, ein Verbrechen nicht in Frage kam, mußte Selbstmord als Ursache des Verschwindens angenommen werden. Zu dieser Vermutung gaben mehrere Vorfälle begründeten Anlaß.

Als K. am Unfalltage 9 h a. m. erschöpft die Arbeit aufgeben mußte, wurde er vom I. Maschinisten B. dem Kapitän als Arbeitsunwilliger vorgeführt. Auf Anfrage des Kapitäns beteuerte K. sein Arbeitsunvermögen wegen der Hitze im Heizraum und begleitete seine Worte mit der Bemerkung: »Man solle ihn nur in Eisen legen«. Er erhielt Befehl, wieder in die Maschine zu gehen, was er auch tat. Um 10 h a. m. kam K. abermals luftschöpfend an Deck und erzählte Kollegen der Freiwache, daß er unfähig zu weiterer Arbeit sei. Der Aufforderung des hinzugekommenen Maschinistenassistenten, seine Arbeit fortzusetzen, folgte er nicht, zeigte sich vielmehr so apathisch, daß der Assistent von der Erschöpfung des Mannes überzeugt war. Nicht so der I. Maschinist, der K. mit Händen und Füßen mißhandelte und ihn zur Arbeitsstelle zerrte. »er vom wachhabenden II. Maschinisten M. empfangen und mit einer Tucksackung wiederholt geschlagen wurde. Als K. um sich gegen die Schläge zu schützen, die Tucksackung faltete, schlug ihn der herbeieilende Maschinist mit einer Schaufel auf die Hände. Der geschilderte Hergang war von verschiedenen

Personen der Mannschaft, außerdem aber auch von der als Passagierin an Bord befindlichen Frau des Kapitäns gesehen, die, obgleich sie ihre Aussage verweigern durfte, unter Eid das Gesagte bekräftigte. Mehrere Zeugen bekunden, daß der Körper des K. nach Ablauf dieser Wache mit einer großen Anzahl frischer, blutunterlaufener Striemen von zwei Fingerbreite bedeckt gewesen sei, ebenso wollen sie schon am Tage vorher Spuren von Mißhandlungen am Körper des K. beobachtet haben.

Auf Ersuchen des K. hatte sich der Heizer Kühn mit nachträglicher Zustimmung des II. Maschinisten bereit erklärt, den K. in seiner Arbeit zu unterstützen. Stündlich abwechselnd sollten die Beiden entweder Kohlen trimmen oder heizen. Um 9 h begann für K. die Stunde vor den Feuern, gleich darauf war er verschwunden.

In der Hauptverhandlung streiten die beiden Maschinisten jede Art von Mißhandlung gegenüber K. ab, schildern ihn als faul und widerspenstig, erklären als Ursache des Selbstmordes K.'s Furcht vor der Rückkehr nach Deutschland und bezeichnen im Übrigen die sie belastenden Aussagen der Zeugen als einen Racheakt. Aus den Aussagen der Steuerleute geht noch hervor, daß sie im Maschinenraum häufig Lärm und Streitigkeiten gehört haben, auch die Desertion der fünf Heizer in Philadelphia ist, wie andere Zeugen behaupten, auf die schlechte Behandlung an Bord zurückzuführen.

Das Seeamt zu Bremerhaven, das diesen Unfall untersucht hat, verkündete den folgenden Spruch:

„Am 9. Juli 1903 abends während der Wache von 8 bis 12 Uhr ist der Heizer Alex K. aus Dorpat von dem deutschen Dampfer »Willkommen« während der Reise von Philadelphia nach Swinemünde verschwunden. Es liegt nach den angestellten Ermittlungen Selbstmord infolge seelischer und körperlicher Depression vor. Der Selbstmord ist zu einem erheblichen Teil mit verschuldet durch den I. Maschinist Richard B. aus Blankenese und den II. Maschinist Johannes M. aus Lübeck, welche durch häufige Mißhandlung des ihnen unterstellten Personals und insbesondere des verschwundenen Heizers K. den Mangel solcher Eigenschaften, die zur Ausübung ihres Gewerbes erforderlich sind, bewiesen haben. Dem I. Maschinisten Richard B. und dem II. Maschinisten Joh. M. wird die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen. Dem Kapitän L. aus Geestemünde fällt zur Last, daß er gegen die Ausschreitungen der Maschinisten nicht energisch genug vorgegangen ist, doch ist ursächlicher Zusammenhang mit dem Selbstmord nicht nachgewiesen. Rettungsversuche konnten nach der Sachlage nicht angestellt werden.“

Es kann nach dem Gesagten keinem Zweifel unterliegen, daß der I. Maschinist B. am 9. Juli morgens um 10 Uhr an Deck zunächst allein sich einer rohen Mißhandlung des Heizers K. schuldig gemacht und sich bei der gleich darauf im Kohlenbunker erfolgten weiteren Mißhandlung K. durch den zweiten Maschinisten M. wiederum beteiligt hat. Es ist ferner erwiesen, daß diese Mißhandlungen, teilweise mittels gefährlichen Werkzeuges (Tuckspackung) in Verbindung mit früheren Gewalttätigkeiten und schweren Drohungen den Heizer K. körperlich wie in seiner Gemütsstimmung geschädigt und niedergedrückt und ihn in den Tod getrieben haben. Mitgewirkt hat bei diesem traurigen Erfolg freilich wohl noch eine Reihe anderer Umstände. So scheint die Maschinenanlage des — 18 Jahre alten — Dampfers »Willkommen« in Anbetracht der hohen dort beobachteten Temperaturen — ausweislich des Maschinenjournals haben längere Zeit Temperaturen von 45 Grad geherrscht — bezüglich der Ventilation nicht besonders praktisch gewesen zu sein, welcher Ansicht auch der Steuermann O. Ausdruck gegeben hat. In den Maschinenraum führen zwei Ventilatoren, welche jedoch bei ungünstigem oder flauem Winde — wie

gerade in der fraglichen Zeit — nicht sehr wirksam waren. Zeichnungen und Beschreibungen der Ventilationseinrichtungen waren von der Reederei nicht zu erhalten, sie bezeichnet dieselben als derart, wie sie im allgemeinen auf größeren Frachtdampfern üblich sind. Die Verpflegung der Leute war die gewöhnliche und ist nicht bemängelt. Die Wacheinteilung war so getroffen, daß jeder Mann des Maschinenpersonals 4 Stunden Arbeitszeit und darauf 8 Stunden Ruhe hatte. Jedoch entsprach die Handhabung der Wacheinteilung nicht dem § 36 Absatz 1 der Seemannsordnung, was als ungehörig zu bezeichnen ist. Das abgelöste Heizerpersonal hatte nämlich bei Ablösung das Aschehieven zu besorgen, wobei der Trimmer der neuen Wache die Asche unten einschaufelte, die Heizer der abgelösten Wache die Asche nach oben hievten, und der abgelöste Trimmer sie ausschüttete. Diese Arbeit nahm regelmäßig noch etwa 1 Stunde in Anspruch. Außerdem ist der Maschinistenassistent St., wie er sagt, nach seiner Wache noch etwa 2 Stunden mit kleineren Arbeiten in der Maschine beschäftigt worden. Durch diese Verlängerung der Wache ist eine größere Anstrengung der Heizer und eine Kürzung der ihnen zu gewährenden Ruhezeit erfolgt.

Auch in diesem Falle ist es wieder ein »Überarbeiteter« gewesen, welcher Selbstmord begangen hat. Es muß daher immer wieder darauf hingewiesen werden, daß solche Überarbeiter möglichst nur dann einzustellen sind, wenn befahrenes Personal nicht zu erlangen ist, daß ferner, wenn irgend tunlich, zunächst eine genaue ärztliche Untersuchung der Überarbeiter auf körperliche Tauglichkeit für ihren Dienst vorzunehmen ist und daß die Anzahl derartiger anzumusternder Personen höher anzusetzen ist, als diejenige der von ihnen zu ersetzenden befahrenen Leute, um einer übermäßigen Anstrengung der Betroffenen und ihrer Mitarbeiter vorzubeugen. Im vorliegenden Falle hat freilich der p. Heizer K. angegeben, bereits als Heizer gefahren zu sein. Er erschien auch körperlich tauglich für die Arbeit; eine ärztliche Untersuchung war nicht tunlich, da K. erst kurz vor der Abfahrt an Bord kam. In diesen Hinsichten ist also ein Verschulden der Schiffsleitung nicht anzunehmen, zumal die Zahl der angemusterten Leute im übrigen den Verhältnissen des Dampfers entsprach.

Mögen sonach die eben hervorgehobenen Umstände den körperlichen und seelischen Zustand des p. K. ungünstig beeinflusst haben, so ist doch immer der unmittelbare Anlaß des Selbstmordes in den Mißhandlungen durch die Maschinisten zu erblicken, welche zugleich einen Verstoß gegen §§ 91, 111 der Seemannsordnung, §§ 223, 223 a Reichsstrafgesetzbuches enthalten und daher auch strafrechtlicher Ahndung unterliegen. Die Mißhandlungen sind um so schwerer zu beurteilen, als sie gegen einen ungeübten und offenbar am Rande seiner Kräfte angelangten, seinen Vorgesetzten gegenüber wehrlosen Mann verübt sind. Diese Pflichtwidrigkeiten der beiden Maschinisten B. und M. sind, wenngleich ersterer seit Juni 1891, letzterer seit Mai 1899 für die jetzige Reederei zu deren Zufriedenheit führt, als derart schwer anzusehen, daß sie als nicht geeignet erscheinen, fernerhin in verantwortlicher Stellung als Vorgesetzte den Anforderungen ihres Berufes zu entsprechen. B. ist im Besitze eines Befähigungszeugnisses zum Maschinisten I. Klasse, M. eines solchen zum Maschinisten II. Klasse — Letzteres angeblich verloren. Den Beiden ist daher entsprechend dem Antrage des Reichskommissars die Befugnis zur Ausübung ihres Gewerbes entzogen, gemäß § 26 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877 und Gesetzes vom 11. Juli 1878. (Cf. auch Entscheidung des Oberseeamts Band X Seite 411 ff.). Bei dieser Entscheidung würdigt das Seeamt durchaus die mitunter schwierige Stellung der Maschinisten, welche ihrem Kapitän und der Reederei für Aufrechterhaltung der Ordnung im Maschinenbetriebe verantwortlich sind, gegenüber arbeitsunlustigen oder arbeitsunfähigen, wohl gar widerständlichen Heizern. Es kann hier dahingestellt bleiben, wie



gelegentliche »Jagdbiebe« an das Heizerpersonal zur Erwirkung grundlos verweigerter Arbeit zu beurteilen sind, wenngleich man von jedem Vorgesetzten, zumal im Schiffsbetriebe, besonders Selbstbeherrschung auch in schwierigen Lagen unbedingt verlangen muß. Hier handelt es sich jedoch um systematische Mißhandlung eines arbeitsunfähigen Menschen, für welche ein Milderungsgrund überall nicht zu ersehen ist, zumal die beiden Maschinisten durch ihr Auftreten vor dem Seeamte und ihr hartnäckiges Abstreiten der schlagend bewiesenen Tatsachen einen sehr ungünstigen Eindruck gemacht haben.

Den Kapitän L. trifft das Verschulden, daß er gegen die Maschinisten nicht energisch genug eingeschritten ist, obwohl ihm mehrfach Beschwerden des Heizerpersonals wegen schlechter Behandlung durch jene zugegangen sind. Er hat sich stets darauf beschränkt, kurze Nachfrage bei dem Heizerpersonal zu halten. Da diese dann angeblich nie besonders gravierende Momente ergeben haben — wohl wegen Furcht der Heizer vor der Rache der Maschinisten — und die beiden Maschinisten stets jede Mißhandlung bestritten haben, ist seitens des Kapitäns etwas weiteres, abgesehen von der mündlichen Anordnung, jede Mißhandlung müsse unbedingt unterbleiben, nicht veranlaßt. Lediglich einmal, zwei Tage vor der letzten Ankunft in Philadelphia, hat er einen Eintrag über eine Beschwerde in das Schiffsjournal aufgenommen mit dem Vermerk, daß die Ermittlungen ein Ergebnis nicht gezeigt hatten. Es handelte sich um einen der nachmals desertierten Leute. Es muß jedoch betont werden, daß der Schiffer die Verantwortung für alle Vorfälle an Bord trägt und pflichtwidrig handelt, wenn er die Aufrechterhaltung der Ordnung im Maschinenraum dem leitenden Maschinisten überläßt, anstatt sich selber über alles

zu informieren. Mit Rücksicht auf die mehrfach erfolgten Beschwerden hätte der Kapitän diese und die Aussagen der zu vernehmenden Zeugen zu Protokoll nehmen und weitere Maßregeln durch seine Reuderei bzw. die zuständige Behörde veranlassen müssen. Daß er dieses nicht getan hat, gereicht ihm zum Verschulden. Ein Fehler des Kapitäns war ferner, daß er nicht durch Vernehmung des gesamten Heizerpersonals nach dem Verschwinden des p. K. den Tatbestand genau feststellte, obwohl ihm seine Frau den von ihr beobachteten Vorfall im Bunker erzählt hatte. Zu seiner Entlastung ist anzuführen, daß derartige Erhebungen an Bord und weitere Maßregeln mit Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten verbunden sein mußten und daß der Kapitän im Übrigen den Eindruck eines tüchtigen und guten Schiffsführers gemacht hat; insbesondere hat er in seinen Bekundungen über alle Punkte wahrheitsgetreu und offen Auskunft gegeben. Auch ist nicht nachzuweisen, daß sein Verhalten mit dem Selbstmorde des Heizers K. in ursächlichem Zusammenhange steht, da die Möglichkeit solcher Mißhandlungen in unbeobachteten Zeiten immer noch vorlag, und da sich insbesondere K. über die ihm widerfahrne Behandlung bei dem Kapitän nicht beschwert hat. Antrag auf Patententziehung ist daher seitens des Reichskommissars gegen ihn nicht gestellt.

Gegen den III. Maschinisten sind besondere Vorwürfe, daß er sich an den von den beiden ersten Maschinisten begangenen Mißhandlungen beteiligt hätte, nicht erhoben. Bei dem Verschwinden des p. K., welcher zu seiner Wache gehörte, hätte er, bzw. der wachhabende III. Offizier dafür Sorge tragen müssen, daß der Vorfall alsbald dem Kapitän gemeldet wäre, welcher so erst beträchtlich später von dem Unfälle in Kenntnis gesetzt worden ist.

## Siebente Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

In Gegenwart des Kaisers, des Prinzen Heinrich und hoher Würdenträger wurde die 7. ordentliche Hauptversammlung vom Großherzog von Oldenburg, dem Ehrenvorsitzenden, eröffnet. Zur Sprache kamen u. A.:

**Vermintliche Gefahren bei elektrischen Anlagen.** Der Referent Prof. Kübler-Dresden, führte, gestützt auf mannigfache Beispiele den Beweis, daß durch elektrische Anlagen erheblich weniger Unfälle entstehen, als es im Allgemeinen angenommen werde. Eine Umfrage ergab, daß pro Werk und Jahr 0,07 Verletzungen und 0,03 Todesfälle durch elektrische Schläge und dergl. vorkamen. Zum Vergleich diene, daß in Preußen in Bergwerken in den Jahren 1899 bis 1902 schon allein durch einbrechende Gebirge rund 400 Menschen pro Jahr ihren Tod fanden. Noch geringer als die Anzahl der Unfälle durch elektrische Schläge, ist diejenige durch Feuersgefahr. Die Statistik der Feuerversicherungen beweist, daß nur der allerkleinste Teil der Brände elektrische Ursachen hat und unter den wenigen Bränden dieser Art finden sich nicht etwa nur gewaltige Feuersbrünste, sondern z. B. Versengungen von Blusen, die einer Glühlampe zu nahe gekommen sind. In der Diskussion wies ein Marineoffizier darauf hin, daß in der Marine noch kein Todesfall durch Elektrizität vorgekommen sei. Die Marineverwaltung tue auch alles, um derartige Unglücksfälle zu verhüten. Sicherungskästen würden nur in den Räumen angebracht, in denen absolut keine Feuersgefahr vorhanden sei. Die vom Vortragenden empfohlenen Patronensicherungen seien umfangreicher, schwerer und kostspieliger als die heutigen, so weit wie möglich vervollkommenen Sicherungen.

**Versuche mit Schiffsschrauben und deren praktische Ergebnisse.** Referent Ingenieur Dr. Wagener-Stettin. Er wies zunächst darauf hin, daß trotz des langen Entwicklungsganges der Schiffsschraube es auch heute noch nicht möglich ist, in jedem speziellen Falle den zweckmäßigsten Propeller

mit absoluter Sicherheit zu entwerfen. Es beruht dies darauf, daß das Propellerproblem an sich noch nicht vollkommen geklärt ist, daß wir über die Strömungserscheinungen im Bereich der Schraube, sowie über den Einfluß der verschiedenen Konstruktionselemente auf den Wirkungsgrad des Propellers noch nicht genügend unterrichtet sind. Eine Erweiterung unserer Kenntnisse in dieser Richtung erweist sich besonders notwendig mit Bezug auf die Anwendung der Dampfturbinen zum Propellerantrieb, für welche die Schaffung einer bei den hohen Umdrehungszahlen noch einigermaßen ökonomischen Schraube zur Lebensfrage geworden ist. In Erkenntnis dieses Umstandes hatte die Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft »Vulkan« in den letzten Jahren systematische Versuche mit Propellern angestellt und zwar in der Weise, daß Schrauben von verschiedener Fläche und Steigung einerseits an einem elektrisch angetriebenen Modellboot von ca. 10 Meter Länge, andererseits in einem kettengliedartigen Behälter mit darin zirkulierendem Wasserstrom untersucht wurden. Das Prinzip der Versuche war das der Umkehrung der Verhältnisse beim fahrenden Schiff, indem der Propeller an Ort und Stelle rotiert und das Wasser fortschreitet. Der betr. Wasserbehälter war mit besonderen Apparaten zur Messung des übertragenden Drehmoments, des Propellerschubs und der Wassergeschwindigkeit ausgerüstet, sowie mit Glasfenstern zur Beobachtung der Wasserströmungen versehen. Durch eine rotierende Blende gelang es, noch bei ca. 1000 Umdrehungen pro Minute photographische Aufnahmen der Wasserwirbel und Luftbildungen zu erhalten. An Hand zahlreicher Lichtbilder führte der Vortragende diese Meßeinrichtungen und die hauptsächlichsten Untersuchungsergebnisse vor.

**Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt.** Über die Wechselbeziehungen dieser beiden großen Erwerbszweige sprach Herr Ragóczy, der Generalsekretär des Zentralvereins zur Beförderung

der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt. Er behandelte nacheinander: Bestände in See- und in Flußschiffen; Übergang von der Segel- zur Dampfschiffahrt; die Tendenz und ihre Erklärung zur Vergrößerung der Schiffskörper; Einfluß der Binnenschiffahrt auf den Seeverkehr einzelner Häfen; Pflicht der Staatsregierung zum Ausbau des Wasserstraßennetzes. Darauf ging Herr Ragóczy auf die Bedeutung des Schiffahrtbetriebes und auf die zunehmende Verbindung zwischen Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt über. Eingehend wurde geschildert, daß auf die Entwicklung der Schiffahrt nach beiden Richtungen, sowohl für die See- als auch für die Binnenschiffahrt, die Verbesserung des Fahrwassers in den Strömen, als auch in den Seehäfen, die Verbesserung der Umschlagvorrichtungen, die Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs günstig gewirkt haben, und an der Hand eines reichen statistischen Materials wurde nachgewiesen, daß es gerade die Kommunalverwaltungen gewesen sind, die in dieser Beziehung eine umfassende Fürsorge für die Binnenschiffahrt betätigten. An diese Darstellung knüpfte der Vortragende eine Zusammen-

stellung der Beschwerden, die die Binnenschiffahrt zu führen sich berechtigt glaube, Beschwerden, die aus den öffentlichen Verhandlungen in den Handelskammern und anderen Körperschaften hinreichend bekannt seien, und die sich namentlich auf die Tarifpolitik der preußischen Staatseisenbahnen und die Abgabenpolitik des preußischen Strombau-Fiskus und endlich auch auf die sozialpolitischen Bestrebungen zur Beschränkung des freien Gewerbebetriebes auf den freien Strömen beziehen. Der Vortragende stellte zum Schlusse eine Reihe von Forderungen auf, die für die See- und Flußschiffahrt darin gipfelten, daß eine weitere Verbesserung des Fahrwassers und der Umschlagseinrichtungen, eine schonende Bemessung der Abgaben und für die Binnenschiffahrt insbesondere eine Gleichstellung mit der Seeschiffahrt in bezug auf die Gewährung der Seehafen-Ausnahmetarife, eine Gleichstellung der Umschlagplätze mit den Eisenbahnstationen in bezug auf die übrigen Ausnahmetarife und eine vorsichtige Sozialpolitik gegenüber dem Schiffahrtsgewerbe überhaupt Platz greifen müßte.

## Schiffbau.

### Baufaufträge.

Das Reichs-Marine-Amt beauftragte die Vulkan-Werft in Stettin mit dem **Bau des kleinen Kreuzers** »Ersatz Wacht«. Das Schiff soll wie der Kreuzer »Lübeck« mit Turbinen ausgerüstet werden.

Den Stettiner Oderwerken wurde für Hamburger Rechnung der Bau eines **Frachtdampfers** von 2100 T. Tragfähigkeit übertragen. Das Schiff erhält eine 700pferdige Dreifach-expansionsmaschine, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von mindestens 9 Knoten geben soll. Der Dampf wird in zwei zylindrischen Röhrenkesseln für 12 Atm. Überdruck erzeugt werden.

Herr Otto Beucker gab bei der Firma Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde, einen **Fischdampfer** in Bestellung. Der Dampfer soll so groß werden, daß er auch nach Island, dem Nördlichen Eismeer und den Gründen im Atlantischen Ozean fahren kann.

### Stapelläufe.

Am 2. Dezember erfolgte von der Vulkan-Werft in Stettin der Stapellauf S. M. Linienschiff **»Pommern«**. Der Neubau hat eine Wasserverdrängung von 13 200 T., fünfzehn wasserdichte Schotten und einen wasserdichten Boden nach dem Zellen-system konstruiert.

Am 30. v. M. lief auf der Eiderwerft, Aktien-Gesellschaft in Tönning, der für die Reederei A. Hansen, Flensburg, bestimmte Dampferneubau (Nr. 64) **»Mars«** glücklich vom Stapel. Das Schiff mißt: 85,85 × 12,80 × 6,22 Meter und wird mit einer Maschine von 520, 870 und 1400 Millimeter Zylinderdurchmesser bei 900 Millimeter Hub ausgerüstet, die ihren Dampf aus zwei Kesseln von zusammen 320 qm Heizfläche und 13 Atmosphären Überdruck erhält und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9 Knoten verleihen soll.

Auf der Werft des Bremer Vulkan, Vegesack, lief der für die Bremer Dampferlinie »Atlas« im Bau befindliche Dampfer **»Anatolia«** vom Stapel. Der Neubau mißt: 274 × 37 × 23' 11", Tragfähigkeit 3000 T. Zum Betriebe dient eine dreifache Expansionsmaschine von etwa 1200 Pferdestärken, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 10 Knoten erteilen soll. Elektrische Beleuchtung, ausreichende Lösch- und Lade-

vorrichtungen, sowie sämtliche Hilfsmaschinen und -Apparate sind in der bei erstklassigen Frachtdampfern üblichen Weise vorgesehen.

### Probefahrten.

Der neue Dampfer **»Präsident«**, den die Werft von G. Seebeck A.-G. für die westindische Küstenfahrt der Hamburg-Amerika Linie erbaut hat, machte seine Probefahrt, wobei er zwischen Weser- und Elbefeuerschiff 13 Sml. Fahrt lief und damit die Bedingungen laut Kontrakt erfüllte. Der Dampfer mißt: 88,5 × 12,4 × 4,75 Meter, 1860 Registertons brutto. Er hat in 15 Kabinen Raum für 45 Passagiere I. Klasse, während in weiteren unter der Poop belegenen Kabinen 32 Passagiere dritter Klasse Platz finden, auch ihren Speisesaal haben. Der Dampfer hat zwei Maschinen von zusammen 1500 indizierten Pferdestärken.

Der auf der Werft von Nüscke & Co., A.-G. Stettin, für Rechnung des Herrn C. E. Geiß, Stolpmünde, neuerbaute Frachtdampfer **»Martha«** erledigte am 2. Dezember seine Probefahrt, auf der er 10 1/2 Meilen lief, zur vollsten Zufriedenheit des Bestellers. Das Schiff mißt: 45,2 × 7,00 × 3,5 Meter, Ladefähigkeit 400 T. bei einem mittleren Tiefgang von 3,20 Meter. Eine Compoundmaschine von 220 indizierten Pferdestärken erhält ihren Dampf aus einem Zylinderkessel von 82 Quadratmeter Heizfläche und 10 Atmosphären Überdruck.

**Ein großes Werftprojekt in Bremerhaven-Geestemünde** sieht seiner Verwirklichung entgegen. Die Schiffswerft von G. Seebeck A.-G., welche bisher ihren Hauptbetrieb am Bremerhavener Ufer der Geeste auf einer Strecke von zirka 800 Meter von der Mündung des Flusses bis zum Volksgarten hatte und dieses Areal nun kürzlich durch Ankauf des halben Volksgartens vergrößert hat, plant eine teilweise Übersiedelung nach Geestemünde. Für die Niederlassung ist das ganze, südlich vom Petroleumhafen nach dem inneren Fischereihafen zu belegene Terrain, auf dem die Anlagen der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft gestanden haben und zum Teil noch stehen, ausersehen worden. Durch Verlegung einer Strecke des dort winkelig verlaufenden Deiches, sowie der Eisenbahngleise soll dort Platz gewonnen werden für drei etwa 200 m lange Docks und eines großen Helgen mit allen nötigen Nebenanlagen. Die Docks sollen ebenso wie der Helgen dem Schiffbau dienen und so angebracht werden, daß die aufgeschwommenen Neubauten ihren Weg durch den Petroleumhafen in den Geestemünder Handelshafen usw. nehmen müssen. Der Petroleumhafen würde zu dem Zwecke natürlich vertieft,

eventuell auch, wie vor allem seine Einfahrt, vergrößert werden müssen. Da der Verwirklichung dieses bedeutenden Planes die Zustimmung der preussischen Regierung vorangehen muß, hat sich die Werft an jene gewandt und eine ihren Bestrebungen sehr günstige Antwort erhalten.

Das Gerücht über die Errichtung einer großen, **leistungsfähigen Werft** mit Maschinenfabrik und Schwimmdock in **Lübeck** scheint greifbare Formen annehmen zu wollen. In einer Denkschrift des Oberbaudirektors Rehder heißt es über das Projekt: . . . . Der Eigentümer des Hofes Dänischburg (an der Eisenbahnstrecke Lübeck—Travemünde und unmittelbar an der Trave gelegen) beabsichtigt, das ganze Uferterrain südlich vom Bahnhof zur Anlage einer erstklassigen großen Schiffswerft und Maschinenfabrik und Schwimmdock zu verwerten. Er hat sich zu dem Zweck von dem Schiffsbauingenieur Hahn aus Antwerpen Entwürfe ausarbeiten lassen, die vollste Beachtung verdienen . . . .

## Treibende Schiffahrtshindernisse.

(Nach Mitteilungen der Seewarte).

### Wrackberichte.

Es wurden gesichtet: Am 29. November bei Reosnaes-Feuer rw. NO 3 Sm.: Fahrzeug gesunken, Wrack- und Leuchttonnen sollen baldmöglichst ausgelegt werden; Masten ragen heraus. — Am 11. November auf 34° 0' N 18° 0' W: gekenterter Schoner, ungekuppert, rot gemalt. — Am 29. November auf 45° 42' N 12° 26' O: 2 herausragende Masten. — Am 15. November auf 45° 40' N 28° 18' W: großes Wrack, eben herausragend. — Am 23. November auf 55° 0' N 2° 0' O: herausragender Maststumpf. — Am 27. November auf 54° 42' N 12° 26' O: 2 Masten, 12 und 8 Fuß herausragend, für südlich von Gjedder Riff passierende Schiffe sehr gefährlich. — Am 1. November zwischen Fehmarnbelt- und Gabelsflach-Feuerschiff, 12 Sm. westlich vom ersteren: Wrack mit herausragendem Mast. — Am 18. Oktober auf 8° 29' S 34° 16' W: ausgebranntes Wrack des Seglers »Aventa« treibend angetroffen, es treibt auf die Küste zu. — Am 20. November bei Kap Villano SW 1/4 S etwa 30 Sm.: 3000—4000 T. großer Dampfer verlassen, der in kurzer Zeit sinken wird. Kein Name erkennbar. Schwarzer Schornstein, darauf weißen Fleck, etwa viereckig. — Am 27. November bei Kap St. Vincent NW 1/2 W: 10' herausragender weißer Mast. — Am 25. November auf 36° 0' N 6° 0' W: unter Wasser treibendes Wrack, 2 Masten ragen heraus. — Am 29. November bei Trafalgar: gesunkenes Wrack, 2 Maststumpfen ragen heraus. — Am 28. November: eine Bark im Kattegat, 4 Sm. vom Hals-Feuerschiff gesunken. Wrack durch Wracktonne gemarkt. — Am 1. Dezember 1/2 Sm. außerhalb Hamneskär: Wrack, darüber brandet die See. — Am 11. Oktober auf 47° 2' N 36° 25' W: Bark in Brand gesteckt und verlassen. — Am 1. Dezember in der Nähe vom Taetder-Leuchtfuerschiff: Schiff gestrandet und wrack geworden. — Am 27. Oktober auf 42° 30' N 11° 40' W: Schoner »Vigilante« entmastet und voll Wasser; Mannschaft geborgen, Wrack in Brand gesteckt. — Am 29. November auf 49° 47' N 25° 0' W: angebranntes Vorderteil eines grün gemalten hölzernen Wracks.

### Eisberichte.

Es wurden gesichtet: Am 5. November auf 51° 56' N 55° 35' W und 51° 52' N 55° 40' W: Eisberge. — Am 8. November auf 51° 48' N 55° 20' W: Eisberg. — Am 8. November auf 52° 23' N 53° 15' W: Eisberg. — Am 11. November auf 48° 13' N 47° 27' W: Eisberg. — Am 15. November bei Kap Norman (Belle Isle-Straße): Eisberg. — Am 15. November bei Belle Isle: 2 Eisberge. — Am 15. November auf 52° 0' N 54° 0' W: Eisberg. — Am 10. November auf

52° 23' N 53° 40' W, in der Belle Isle-Straße: 4 Eisstücke. Am 8. November in der Straße von Belle Isle: 3 kleine Eisberge. — Am 8. September auf 50° 20' S 68° 0' W: Eisberg.

## Maritime Rundschau.

Der Senat von Hamburg hat bei der Bürgerschaft zur Vergrößerung des Freihafengebiets die Summe von Mk. 6 091 800 beantragt.

Der preussische Handelsminister hat durch die Regierungspräsidenten die Hafen-, Strandbehörden und Seemannsämter auffordern lassen, jeden zu ihrer Kenntnis gelangenden Bruch von Schraubenwellen dem zuständigen Seeamt zu melden. Es soll sich die Notwendigkeit herausgestellt haben, Schraubenwellenbrüche ständig zum Gegenstand seeamtlicher Untersuchungen zu machen.

Der Norddeutsche Lloyd hat nach den »Hamb. Nachr.« mit der russischen Regierung einen neuen Vertrag über die Rückbeförderung von Truppen von Wladivostok nach Odessa abgeschlossen. Wie es heißt, sollen dazu 25 Schiffe verwendet werden.

Die Woermann-Dampfer der Kamerun-Haupt-Linie laufen fortan auf der Ausreise nicht mehr Southampton, sondern Dover an; das Anlaufen von Boulogne wird jedoch beibehalten.

Zum Direktor des Norddeutschen Lloyd ist Herr Regierungsrat Petzet berufen worden. Er war zuletzt Dezernent für Staatsbahntarife, Verkehrsangelegenheiten und Güterbeförderungsdienst in Stettin.

Mit dem Claytongas sind am 25. November eingehende Versuche zur Vertilgung von Ungeziefer und Ratten an Bord des Dampfers »Preußen« vorgenommen worden. Das Ergebnis war durchaus befriedigend.

Am 29. November ist Sandettie-Bank-Feuerschiff eingezogen worden.

Im Etat für das Reichsamt des Innern sind Mk. 400 000 zur Errichtung eines wettertelegraphischen Dienstes u. A. mit folgender Begründung aufgestellt: »Faßt man die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten zusammen, so läßt sich zwar nicht verkennen, daß der praktischen Witterungskunde noch viel Unvollkommenheit anhaftet, andererseits reichen aber die bisher gemachten Erfahrungen aus, um ein Urteil über die Zweckmäßigkeit und die Art der Organisation und die Art des telegraphischen Wetterdienstes zu gewinnen. Die bisher erzielten Erfolge lassen die Wünsche auf Erweiterung einer solchen Organisation berechtigt erscheinen.«

Die kürzlich von der Seewarte herausgegebene Vierteljahrskarte für die Nord- und Ostsee enthält außer den wiederkehrenden Angaben auf ihrer Rückseite eine Zusammenstellung der vom Juli bis November vom Reichsmarineamt veröffentlichten und eingezogenen »Deutschen Admiralitäts-Karten« und Bücher sowie Mitteilungen über »Oberflächenströmungen in den dänischen Gewässern des Kattegats, Sundes und bei Gjedse-Riff«.

## Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen:** Tod eines Maschinisten durch Verbrühen: Die tödliche Verwundung hatte sich der Verunglückte bei dem Platzen eines nicht hinreichend



sicher konstruierten Druckventiles an der Weirspumpe infolge zu großen Diensteifers zugezogen. (Bremerhaven.) — Tod eines Matrosen durch Überbordschlagen, veranlaßt durch eine schwere Sturzsee: Rettungsversuche im eigentlichen Sinne konnten wegen des Sturmes und der Finsternis nicht gemacht werden, es hätte jedoch, wie schon wiederholt vom Seeamt betont ist, auch in diesem Falle eine Rettungsboje geworfen werden müssen. (Emden.) — Grundstoß eines Schiffes bei Tonne W 12 auf dem Randzel: Die Ursache des Unfalls ist auf unsichtiges Wetter zurückzuführen, wobei dem Lotsen der Vorwurf nicht zu ersparen ist, daß er früher hatte wenden müssen, da er auch bei dem nicht ganz sichtigen Wetter genügende Anhaltspunkte für die Feststellung des Schiffsortes hatte. Das gemachte Notsignal entsprach den gesetzlichen Vorschriften nicht. (Emden.) — Tod eines Matrosen durch Überbordfallen aus einem Boot, mit dem er vom Dampfer »Hermann« aus eine Leine zur Boje brachte und das von einem Fährdampfer angerannt wurde: Dieser Unfall (im Kieler Hafen) ist dadurch herbeigeführt, daß der Führer des Fährdampfers, ohne das Terrain zwischen dem Dampfer »Hermann« und der Verholungsboje genügend übersehen zu können, mit zuviel Steuerbordruder und zu großer Fahrt zu dicht um das Heck des Dampfers »Hermann« herumgefahren ist. Zu tadeln ist, daß sich außer dem Kapitän St. selbst niemand auf Deck des Fährdampfers befunden hat, um event. dem gefährdeten Matrosen M. vom Deck aus hilfreiche Hand zu bieten. (Flensburg.) — Grundstoß einer Tjalk bei der Einfahrt in die Blaue Balje. Hierbei wurde der Schiffer durch eine See über Bord gerissen, der Schiffsjunge rettete sich auf der auf *Minser Olde Og* befindlichen Rettungsbake. Das sogleich von ihm mit der in der Bake befindlichen Flagge gesetzte Signal wurde von den nächsten Leuchttürmen und Feuerschiffen nicht bemerkt, da infolge von Windstille die Flagge nicht auswehte. Er wurde erst 8 Stunden später von dem zufällig in die Nähe kommenden Schiffe »Gesine« aus Westrhauderfehn bemerkt, worauf er an Bord geholt wurde. Das Seeamt hält es für wünschenswert, diese Bake mit einem andern auch bei ruhigem Wetter weit sichtbaren Signal zu versehen. (Brake). — Strandung eines Schoneis auf der Insel Juist, wo er in schwer leckem Zustande ankam. Das Seeamt führt aus, daß die Ursache des Leckwerdens des Schiffes nicht habe ermittelt werden können, aber wahrscheinlich mit dem hohen Alter des Schiffes zusammenhänge, die Ursache des Verstopfens der Pumpen aber darauf zurückzuführen sei, daß die Bauchdielung undicht gewesen und den Ballast durchgelassen habe. Dem Antrage des Reichskommissars, dem Schiffer W. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, wurde nicht stattgegeben. (Emden.)

**Im Kollisionsfalle des dänischen Schulschiffs »Georg Stage« mit dem englischen Dampfer »Arcona«** hat das Seegericht in Kopenhagen, wie nicht anders zu erwarten war, den Führer des Seglers von aller Schuld freigesprochen. Dem Dampferführer, der zum Ausweichen verpflichtet war — unsere Auffassung ist auf S. 324 ausgesprochen — wurde seine Unkenntnis über die Schnelligkeit des Seglers als Milderungsgrund zugute gehalten, anders wäre der englische Kapitän wegen fahrlässiger Tötung bestraft worden. — Haben wir auch nicht die Absicht auf den schwergeprüften englischen Schiffsführer noch einen Stein zu werfen, so ist doch einer derartigen Auslegung des Art. 20 mit Bedenken zu begegnen. Gerade dieser Artikel des Seestraßenrechts sollte streng befolgt werden. Der Dampfer muß dem Segler unter allen Umständen aus dem Wege gehen, wenn bei Beibehaltung des Kurses die Gefahr des Zusammenstoßens vorhanden ist. Was unter »Gefahr des Zusammenstoßens« verstanden wird, erläutert die Verordnung mit einer Ausführlichkeit, die Mißverständnisse für Jedermann ausschließt.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Oktober 1905 und 1904 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
	1905	1905	1904	1904
Totalverluste . . .	20	55	22	41
Beschädigungen . .	501	266	427	201

Nach Flaggen geordnet gingen im Oktober 1905 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	2	3	niederländische	—	2
britische	8	9	norwegische	1	13
chinesische	1	—	russische	—	7
deutsche	—	1	schwedische	2	9
französische	—	3	spanische	2	—
griechische	1	—	uruguay'sche	—	1
italienische	—	6	venezuelanische	—	1
japanische	3	—			

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 4. Dezember. Als Mitglieder wurden die Herren Richard Zink und H. H. Krümelberg aufgenommen. Hierauf fand laut Tagesordnung die Vorstandswahl statt. Es wurden folgende Herren gewählt: Zum 1. Vorsitzenden Kapt. O pitz, zum 2. Vorsitzenden Kapt. Theile; zum 1. Schriftführer Schroedter, zum 2. Schriftführer Dr. Ehlers; zum Kassierer Kapt. Messtorff; zu Beisitzern: Direktor Böger, Dr. Bolte, Kapt. Polis und Kapt. Schoof. Dem bisherigen Vorsitzenden, Herrn Direktor Bramslöw, der sein Amt niedergelegt hatte, wurde aufrichtiger Dank für das Interesse, das er dem Verein als sein Leiter stets geschenkt hat, ausgesprochen. Herr Grzywasz, der sich zum Dolmetsch der Empfindungen der zahlreich besuchten Versammlung gemacht hat, fand lebhaften Beifall, als er die Verdienste des aus seinem Amte scheidenden Vorsitzenden um den Verein pries. — Herr Korv.-Kapitän a. D. Meller hielt darauf einen beifällig aufgenommenen Vortrag über seine Tag- und Nachtreitungsboje. (Über sie ist hier schon früher gesprochen worden. D. R.) Der Verein beschloß seine Stellungnahme dem Erfinder später bekannt zu geben.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 6. Dezember. Als Mitglieder wurden die Herren Kapt. Hans Michelsen, D. »Adjutant« und W. Krieger, D. »Hedwig Woermann« aufgenommen. Nach Bericht über die Eingänge durch den Vorsitzenden wurde die Beratung über die Anträge zum Gesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen fortgesetzt. § 24 letzter Satz soll heißen:

»Dem Kapitän, Schiffsoffizier oder Lotsen, die für den Unfall verantwortlich gemacht werden können, sind vor Verkündung des Spruches ihre zu Protokoll aufgenommenen Aussagen vorzulesen und zu genehmigen. Die genannten Beteiligten sowie der Reichskommissar können beantragen, daß auch aus den Aussagen anderer Zeugen bestimmte Punkte vorgelesen und genehmigt werden.«

Bei Berücksichtigung dieses Antrages ist Vorsorge zu treffen, daß das Verfahren vor den Seeämtern in entsprechender Weise geändert werde. — Zu § 8 kam folgender Beschluß zustande: Die beiden letzten Sätze sollen lauten:

»Wo Vertretungen des Reeders, Kapitäns, Schiffsoffiziers, Lotsen- oder Handelsstandes vorhanden sind, sind diese vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören. Es ist von der Aufsichtsbehörde Vorsorge zu treffen, daß Vertreter dieser Stände in die Liste aufgenommen werden.« — Nächste Sitzung am 13. Dezember.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 30. November abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 9 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Es wurde bekannt gemacht, daß ein erkranktes Mitglied auf seinen Antrag unterstützt worden sei. Auf der Tagesordnung stand: Vorbereitung zu der Generalversammlung am Donnerstag den 14. Dezember betreffend *Neuregelung der Unterstützungskasse des Vereins*.

# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhak 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Schiffsoffiziere als Beisitzer des Seeamts.\*)

(Schluß.)

Ein Ergebnis der modernen Entwicklung der Schifffahrt ist auch die veränderte Stellung der Schiffsoffiziere. Und um den darüber etwa laut werdenden Zweifeln zu begegnen, genügt der Hinweis auf die Aufgaben, welche die Wachoffiziere unserer großen Dampfschiffe heute zu erfüllen haben. Es ist deshalb auch vorauszusetzen, daß in ihren Kreisen sich eine ausreichende Zahl geeigneter Persönlichkeiten finden läßt, die Sachverstand und Takt in sich vereinigen, um des Amtes eines Beisitzers beim Seeamte wert zu erscheinen.

Wenn aus den vorstehenden Ausführungen vielleicht ein Vorwurf gegen die älteren Beisitzer des Seeamtes hergenommen werden könnte, so trifft das nicht ganz zu, denn von einem Kapitän, der lange Jahre schon von der Schifffahrt sich zurückgezogen hat, ist billigerweise gar nicht zu verlangen, daß er den modernen Schiffsdienst in seiner ganzen Bedeutung kennt und richtig würdigt. Die Tatsache läßt sich nicht verkennen, daß nur durch den Mangel eines für die Jetztzeit noch ausreichenden Verständnisses seeamtliche Sprüche sich erklären lassen, die in den letzten Jahren ein schmerzliches Aufsehen in Fachkreisen gemacht haben. Die Sprüche des hamburgischen Seeamtes in Sachen des Unterganges des Dampfers »Parma« und des Dampfers »Kurfürst« wären nach unserer Überzeugung niemals möglich gewesen bei einer sachgemäßen Besetzung des Seeamtes, und es ist kein ausreichender Trost für die durch solche Seeamtssprüche Benachteiligten, wenn das Oberseeamt in diesen beiden Fällen durch seine Sprüche vom 4. und 28. Oktober 1904 in so scharfen Formen den Ausführungen des Seeamtes entgegengetreten ist und den Benachteiligten ein allerdings glänzendes Zeugnis gegenüber den unbegründeten Vorwürfen des Seeamtes gegeben hat. Gerade in dem Falle »Kurfürst« kann der Spruch des Seeamtes Hamburg, abgesehen von seinen übrigen Mängeln, im wesentlichen darauf zurückgeführt werden, daß die Mitglieder des Seeamtes nicht dem Schiffsoffiziere eine seiner dienstlichen Stellung gebührende Beachtung entgegengebracht haben. Es ist doch auch ein bekannter Erfahrungssatz, daß gerade in seeamtlichen Untersuchungsverfahren der Gegensatz zwischen Kapitän und Schiffsoffizieren häufig scharf hervortreten pflegt; und wenn dann in der Spruchbehörde die Vermittlungsstelle fehlt, kein Schiffsoffizier darin vorhanden ist, der sich bereit und in der Lage befindet, das Verhalten der an dem Seeunfall beteiligten Schiffsoffiziere zu erklären, und wenn der Fall es gestattet, zu rechtfertigen, so entwickeln sich eben Sprüche wie der bemängelte.

Der große Stand der Schiffsoffiziere darf mit Stolz auf die Aufgaben hinweisen, die er im Dienste der Schifffahrt alltäglich zu erfüllen hat, er darf aber gleichzeitig beanspruchen, daß danach seine Bedeutung gewürdigt, und die Notwendigkeit nicht länger verkannt wird, daß aus den Reihen seiner Mitglieder tüchtige und erfahrene Männer herangezogen werden, wenn es gilt, den Ursachen eines Seeunfalles nachzuforschen und das Verhalten der daran beteiligten Kapitäne und Schiffsoffiziere richtig einzuschätzen.

Wir bitten bei dieser Gelegenheit noch auf die in allen beteiligten Kreisen seit einer Reihe von Jahren angestrebte Revision des Seeunfallgesetzes hinweisen und die Bitte damit verknüpfen zu dürfen, daß die Hochlöbliche Deputation auf die Beschleunigung einer solchen Revision hinwirken möge.

Endlich erbitten wir die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Vorschläge von Beisitzern für das Seeamt.

\*) Eingabe des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg an die Deputation für Handel und Schifffahrt zu Hamburg.

system bei der Versendung von Kaufangeboten ihren Warenabnehmern gegenüber zur Anwendung bringen. Daß für die Einführung des metrischen Systems in England immer weitere Kreise eintreten, zeigt neben vielen anderen Beweisen auch die Stellungnahme der einflußreichen »Institute of Marine Engineers«. Ihre Mitglieder haben sich nicht mehr, was früher schon wiederholt geschehen ist, darauf beschränkt, dem metrischen System ein Loblied zu singen, sie haben vielmehr im Oktober d. J. seine Anwendung in allen englischen Ingenieurkreisen dringend empfohlen.

Zeigen derartige Kundgebungen auch eine wachsende Zunahme der Anhängerschaft für unsere Zähl- und Maßordnung, so ist zu ihrer offiziellen Einführung ins britische Weltreich der Weg natürlich noch sehr weit. Ehe die englische Regierung mit einer traditionellen Gewohnheit des Volkes bricht, müssen schon andere Hebel in Bewegung gesetzt werden. Als Beispiele mögen die jahrelangen, jetzt endlich anscheinend von Erfolg gekrönten Bestrebungen des Comité Maritime International zur Einführung eines einheitlichen Kollisions- und Hilfeleistungsrechtes genannt werden, ebenso die bisher gänzlich erfolglosen Bemühungen englischer Seeleute um das Zustandekommen eines einheitlichen Ruderkommandos auf der Basis der sinn-gemäßen Anwendung der Begriffe: Steuerbord und Backbord.

Aus den angeführten Gründen stehen wir den Bestrebungen, die englische Regierung in absehbarer Zeit für Einführung des metrischen Systems zu gewinnen, recht skeptisch gegenüber. Dieser Standpunkt gibt uns Veranlassung, den Vorschlägen näher zu treten, die, ohne allerdings bisher zur entscheidenden Geltung gekommen zu sein, kürzlich in einer Beratung über die Markung der Lotleinen ausgesprochen wurden. Aus einem hier veröffentlichten Antrage des Stettiner Seeschiffer-Vereins (S. 134) und später aus dem letzten Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins (S. 502) geht hervor, daß sich die deutschen Schiffahrtskreise aus Anlaß von Begebenheiten an Bord der gestrandeten Viermastbark »Optima« mit dem Gedanken beschäftigen, eine Einheitlichkeit in der Markung von Lotleinen für deutsche Handelsschiffe herbeizuführen. Eine sehr glückliche Idee, der gewiß jede Förderung aus praktischen Kreisen zuteil werden wird. Um sie aber verwirklichen zu können, ist eine Einigkeit über das bei der Markung in Anwendung zu bringende Maß Voraussetzung.

Meter oder Faden, das ist die Hauptfrage, die hier zur Erledigung steht. Hinge ihre Beantwortung lediglich von der Prüfung der Eigenschaften der beiden Maßeinheiten ab, wir würden uns keinen Augenblick zu besinnen haben. Das Metermaß beruht auf dem Dezimalsystem, auf dem einfachsten,

das wir kennen. Aber wir haben, da die Neuierung für den Schiffahrtsbetrieb bestimmt ist, auch mit anderen Faktoren zu rechnen. Die Schiffahrt ist international und ihre seemännischen Vertreter in einzelnen Ländern müssen einheimische Gebräuche hinter solche zurücktreten lassen, die im internationalen Seeverkehr ein Bürgerrecht erworben haben. Hierzu gehört der Faden als Maßeinheit für die Feststellung von Wassertiefen, trotz der Einführung des Metermaßes im Deutschen Reich und einigen romanischen Ländern. Amtlich wird hier allerdings nach Metern gerechnet und der Seemann hat sich diesem Gebrauch im Verkehr mit Behörden unterzuordnen. Das ist eine berechtigte Forderung, da eine Umrechnung von Faden in Metern und umgekehrt, wenn man Zeit hat und ein etwaiges Versehen ohne nachteilige Folgen für irgend Jemand wird, nicht schwierig ist. Anders, ganz anders liegen die Verhältnisse an Bord, wenn sich das Schiff einem Hafen nähert, für den andere als englische Seekarten nicht zu erhalten sind, dann häufig Lotungen vorgenommen und deren Ergebnis dem an Bord befindlichen Lotsen mitgeteilt werden müssen. Hier ist jedesmal eine Umrechnung von Faden in Meter erforderlich. Ein einziges Versehen kann gefährliche Folgen haben.

Man kann natürlich diesen Bedenken mit demselben Recht und denselben Argumenten, wie sie s. Zt. den Einwänden gegen die Einführung eines, dem englischen entgegengesetzten Ruderkommandos geworden sind, begegnen und deutschen Seeleuten raten, englische Gewohnheiten einfach bei Seite zu schieben. Diese Art von Vorschlägen ist billig und verleiht dem, der sie erteilt, ein gewisses Air von nationaler Schneidigkeit. Daß sie dabei die Verantwortungslast Derer erhöht, die solche Vorschläge auszuführen haben, wird leider nur zu oft vergessen. Durch das deutsche Gesetz- und Verordnungs-wesen, durch unsere bekannte Reglementiersucht, ist unseren Kapitänen und Schiffsoffizieren nachgerade genug, außerhalb ihrer Dienstpflichten als Leiter des Schiffsbetriebes in seemännischer, navigatorischer und auch in kaufmännischer Beziehung, aufgebürdet. Und es sollte alles vermieden werden, was geeignet ist, ihren Pflichtenkreis zu erweitern. Deshalb sind wir gegen die Befürwortung eines Maßes bei Lotleinen, das, weil es sich mit dem internationalen Brauch nicht deckt, deutschen Navigatoren ihren Dienst erschwert. Also Gegner der *obligatorischen* Anwendung des metrischen Systems als Maßeinheit für Lotleinen. Solange uns deutsche Admiralitätskarten nur für einen Bruchteil schiffbarer Reviere zugänglich sind, muß deutschen Handelsschiffen die Wahl des Maßes für ihre Lotleinen freigestellt bleiben, es sei denn, was aber, wie schon eingangs bemerkt, noch in weiter Ferne liegt, die englische Regierung akzeptierte das metrische System. —



Nach den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft müssen deutsche Seeschiffe 2 Leinen für Handlot, je eine Leine für Mittel- und Tiefseelot an Bord haben. Um nun den Anhängern des metrischen Systems entgegenzukommen, könnte eine der beiden Handlotleinen (denn diese kommen doch vorzugsweise in engen Gewässern in Betracht) nach Metern, die andere nach Faden gemarkt werden. Damit wäre ebensoviel Rücksicht auf den internationalen Brauch, wie auf deutsche Admiralitätskarten genommen. Um denselben Vorschlag bei Mittellotleinen ausführen zu können, müßte das Vorhandensein von zweien vorgeschrieben werden. Wie die Tiefseelotleine eingeteilt wird, nach Faden oder Metern, ist gleichgültig, wird sie

doch immer nur dann gebraucht, wenn die Schiffsführung in aller Ruhe eine Umrechnung der Maße vornehmen kann. —

Wie man auch immer diesen Anregungen gegenübersteht, bei ihrer Stellungnahme darf nie vergessen werden, daß sie unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse auf kleinen Schiffen mit geringer Besatzung gegeben sind. Wünsche, zugeschnitten auf den Betrieb großer transatlantischer Passagierschiffe mit ihrem zahlreichen, geschulten Personal, müssen bei Regelung dieser Angelegenheit zurückgestellt werden. Wo geschultes Personal zur Verfügung steht, kann jede Neuerung ohne Bedenken durchgeführt werden.

### Englische Seegesetzgebung im Jahre 1905.

Dem Jahresberichte der Parlaments-Kommission der englischen Reeder entnehmen wir über die englische Seegesetzgebung in der Legislaturperiode 1906 das Folgende:

1) *Haftpflicht nichtenglischer Reeder.* Die erste der die Seegesetzgebung betreffenden Vorlagen war ein Entwurf, nach dem ein Schiff gezwungen werden kann, zur Sicherstellung der Forderungen eines an Bord verletzten Arbeitnehmers vor dem Verlassen des Hafens eine gewisse Summe zu deponieren. Da aber, wie es im Bericht der Parlaments-Kommission der englischen Reeder heißt, britischen Schiffen dadurch beträchtlicher Aufenthalt und schwere Unannehmlichkeiten hätten erwachsen können, so ist der Entwurf dahin abgeändert, daß er nur fremde Schiffe, d. h. solche betrifft, deren Reeder nicht in England wohnen.

Die Vorlage ist nach dem üblichen Wege durch beide Häuser mit der Zustimmung der Krone am 4. August 1905 zum Gesetz geworden, das am 1. Januar 1906 in Kraft tritt.

2) *Handelsschiffahrts-Vorlage.* Diese Vorlage beabsichtigte gewissen Vorschlägen einer Kommission, die vor 3 Jahren von der Handelskammer gebildet worden war, Gesetzeskraft zu geben. Die Vorschläge waren: 1. Jedes in großer Fahrt befindliche Schiff von 1000 oder mehr R.-T. sollte einen geprüften Koch an Bord haben; 2. die Inspizierung des Proviantes, die seit 12 Jahren besteht für Schiffe, die durch den Suezkanal, um das Kap der guten Hoffnung oder um Kap Horn gehen, sollte auf alle nicht in Küstenfahrt befindlichen Schiffe ausgedehnt werden, wenn ihre Reisen wahrscheinlich über 30 Tage dauern würden; 3. nichtenglische Seelente — mit Ausnahme von Laskaren und anderen Asiaten oder von afrikanischen Eingeborenen — sollten nicht auf englischen Schiffen angemustert werden dürfen, wenn sie nicht den Nachweis er-

bringen konnten, daß sie die zum Verständnis des Kommandos notwendige Kenntnis der englischen Sprache hätten.

Diese Vorlage stieß auf heftigen Widerstand und wurde am 28. Juli von der Regierung zurückgezogen.

3) *Arbeiterentschädigungs-Vorlage.* Diese Vorlage bezweckte eine Neuregulierung der Pflicht, an Bord verletzte Arbeiter zu entschädigen. Sie bezog sich nicht auf im gewöhnlichen Schiffahrtsbetriebe verletzte oder getötete Schiffslente oder deren Hinterbliebenen, denen nach dem englischen Gesetz keinerlei Entschädigung zusteht, und sie kam bis zur zweiten Lesung, wurde dann aber am 9. August zurückgezogen.

4) *Fremden-Vorlage.* Mit dieser Vorlage beabsichtigte man unerwünschte nichtenglische Untertanen von der Landung in England auszuschließen. Sie fand allgemeine Zustimmung, soweit es sich um Ausschließung fremder Arbeiter, Geschäftsleute oder unbemittelter Personen handelte, man fürchtete aber, daß die Vorlage dem Auswanderer-Verkehr über England starken Abbruch tun werde. Es wurden deshalb, vornehmlich auf Betreiben der großen Dampfer- und Eisenbahngesellschaften, verschiedene Zusätze in die Vorlage hineingenommen mit denen sie am 11. August durch die Zustimmung der Krone zum Gesetz geworden ist. Das Gesetz tritt am 1. Januar 1906 in Kraft, die Bestimmungen sind aber noch nicht veröffentlicht. Man erwartet, daß es den Auswanderer-Verkehr über England nicht beeinträchtigen werde.

5) *Handelsschiffahrtsgesetz von 1894 (Fremden-vorlage).* Durch Lord Muskerry wurde eine Vorlage eingebracht, wonach vom 1. Januar 1906 an die Befugnis, auf britischen Schiffen als Schiffer oder Steuermann zu fahren, nur noch britischen Untertanen erteilt werden sollte, und wonach ebenso die

Befugnis, in britischen Gewässern zu lotsen, auch nur noch britischen Untertanen erteilt werden sollte.

Die Vorlage wurde von der Regierung bekämpft und fiel mit 35 gegen 53 Stimmen im Oberhause bei der zweiten Lesung.

6) *Handelsschiffahrtsgesetz von 1894 (Zusatz).*

Auch diese Vorlage wurde von Lord Muskerry vor das Oberhaus gebracht; sie bezweckte, englischen Schiffen zu verbieten, im Winter Deckslasten von Nordamerika nach dem europäischen Festlande zu bringen.

Die Vorlage kam gar nicht zur zweiten Lesung und wurde fallen gelassen.

7) *Handelsschiffahrtsgesetz (Zusatz).* Diese von L. Sinclair vor das Unterhaus gebrachte Vorlage bezweckte, die Reeder für Schaden, den ihre Schiffe unter der Führung von Zwangslotsen anrichten, haftpflichtig zu machen, sie betrifft also hauptsächlich den Art. 633 des englischen Handelsschiffahrtsgesetzes von 1894. Natürlich stieß sie auf starken Widerspruch aus Reedereikreisen, so daß man sie fallen lassen mußte.

8) *Seeverversicherungs-Vorlage.* Diese Vorlage war auf Veranlassung der Regierung vom General-Anwalt eingebracht und wollte die auf das Seeverversicherungswesen bezüglichen Gesetze kodifizieren. Man konnte damit aber nicht vorwärts kommen, weshalb sie am 28. Juli zurückgezogen wurde.

9) *Verschiedene Vorlagen.* Eine Reihe anderer, die Schiffahrt oder den Reedereibetrieb betreffenden Vorlagen ist von verschiedenen Seiten eingebracht worden. Sie sind aber von den Reedern mit Erfolg bekämpft und die Parlaments-Kommission der englischen Reeder stellt in ihrem Jahresberichte fest, daß in der verflossenen Legislaturperiode keine einzige für den Reedereibetrieb nachteilige Vorlage zum Gesetz geworden ist.

10) *Aufhebung der Leuchtfeuer-Abgaben.* In dieser Angelegenheit ist im Unterhause, wenn auch mühsam, mit 66 gegen 62 Stimmen und gegen die Ansicht der Regierung der folgende Beschluß zustande gekommen: »Das Unterhaus hält die Befeuern der Küsten Großbritanniens und Irlands für eine nationale Pflicht, deren gehörige Erfüllung verantwortlichen staatlichen Behörden obliegen müßte und deren Kosten nicht wie bisher durch Abgaben von Handelsschiffen aufgebracht, sondern vom Parlament bewilligt werden sollten.«

11) *Fremde Schiffe und englische Schiffahrtsgesetze.* Zur Untersuchung dieser Angelegenheit war eine Kommission eingesetzt. In dem Berichte dieser Kommission haben die englischen Reeder ihre Forderungen in bezug auf Anwendung der englischen Schiffahrtsgesetze auf nichtenglische Schiffe, wenn sie in britischen Häfen sind, niedergelegt; sie haben damit aber, vorläufig wenigstens, beim Handelsamt wenig Entgegenkommen gefunden. (Vergl. dazu »Hansa« Nr. 36: »Zur Geschichte der Tiefadelinie«, und Nr. 37: »Die Beziehungen nichtenglischer Schiffe zu dem englischen Handelsschiffahrtsgesetz«.)

12) *Die Seegesetzgebung der Vereinigten Kolonien von Australien und Neuseeland.* Die Seegesetzgebung dieser Kolonien, die alle nicht in den Kolonien heimatsberechtigten Schiffe schwer belastet, hat die Parlaments-Kommission der englischen Reeder eingehend beschäftigt. Durch ihre Bemühungen ist auch im Prinzip von der Regierung anerkannt worden, »daß ein wie bisher erfolgreicher Betrieb der britischen Großschiffahrt nur stattfinden kann, wenn sie durch Gesetze geregelt wird, die für das ganze britische Reich so gleichmäßig gelten, wie es die besonderen Umstände zulassen, und die nur durch Zusammenwirken der Kaiserlichen und der Kolonial-Regierung zustande kommen können.«

R.

## Selbstmord eines Heizers etc.

Hierzu schreibt uns Herr Rechtsanwalt Kämpel, Hamburg: »In Ihrer Nr. 49 haben Sie auf S. 584 unter der Überschrift »Selbstmord eines Heizers (Überarbeiter) an Bord des Dampfers »Willkommen« im Auszuge den am 31. Oktober 1905 verkündeten Spruch des Seeamts Bremerhaven abgedruckt, der dem I. Maschinisten B. und dem II. Maschinisten M. die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen hat. Ihre Widergabe des Tatbestandes ist unvollständig und überdies in wesentlichen Teilen unrichtig. Sie haben aber noch an besonderer Stelle (S. 580) auf »die Roheitsakte an Bord des Dampfers »Willkommen« mit dem Ausdruck der Genugtuung über das gerechte und strenge Urteil des Seeamts hingewiesen und gleichzeitig den Wunsch ausgesprochen, daß der Herr Reichskanzler von dem ihm im § 34 des Gesetzes eingeräumten Recht gegenüber diesen Personen niemals Gebrauch machen möge.« Beide von dem Spruche des Seeamts betroffenen Maschinisten haben das Rechtsmittel der Beschwerde ergriffen und das Kaiserl. Oberseeamt in Berlin wird deshalb in dieser

Sache zunächst zu entscheiden haben. So lange das nicht geschehen sein wird, muß ich davon absehen, zu dem Spruche des Seeamts Bremerhaven öffentlich Stellung zu nehmen, das aber will ich heute schon aussprechen, daß nach meiner Überzeugung es weder dem Ansehen noch dem Interesse der deutschen Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine entspricht, wenn eine deutsche nautische Zeitschrift an die Mitteilung eines noch nicht rechtskräftigen Seeamtsspruches in der von Ihnen beliebten Form persönliche Angriffe gegen die vom dem Spruche Betroffenen anschließt und schon jetzt Stimmung machen will, sie dauernd zu vernichten. Die für die Entscheidung zuständigen Stellen werden gewiß nicht durch solche Veröffentlichungen in der Presse beeinflusst werden, die nur dazu angetan sind, den Betroffenen einen garnicht wieder gut zu machenden Schaden selbst dann noch zuzufügen, wenn der angefochtene Spruch nicht rechtskräftig werden würde.«

*Bemerkung der Redaktion.* Wir haben den Lesern von dieser Zuschrift Kenntnis gegeben, um zunächst festzustellen,

daß die Abhandlung auf S. 584 Unrichtigkeiten nicht enthält. Nicht ausführlich genug mag der Tatbestand für manche Leser wiedergegeben worden sein, dem an den Begebenheiten an Bord des Dampfers »Willkommen« nicht persönlich interessierten Leserkreis — und nur zu ihm ist hier gesprochen worden — wird die kurze Registrierung der Fakta zum Verständnis genügt haben. Dann ein Wort zu der väterlichen Ermahnung, die Herr Rechtsanwalt Kämpel hier der Schriftleitung einer nautischen Zeitschrift zuteil werden läßt. Nach ihm darf zu einem Seeamtspruch, erst wenn er rechtskräftig geworden ist, öffentlich Stellung genommen werden. Das heißt also hier: nach Stellungnahme des Kaiserl. Oberseeamts, das wegen Arbeitsüberbürdung seines Vorsitzenden (Siehe dazu 1904 S. 126/27) zuweilen ein halbes Jahr und noch länger nach der Spruchverkündung des Seeamts das Wort nehmen kann. In der Zwischenzeit muß die Fachpresse mäuschenstill sein. Hat sich Herr Kämpel hier lediglich von einem, dann allerdings stark ausgeprägten Gerechtigkeitsgefühl leiten lassen, dann hätte er mit demselben Aufwand von Entrüstung, durch den sich seine Zuschrift auszeichnet, auch s. Zt. gegen die (nicht nur in der »Hansa« gefallenen) Kundgebungen protestieren müssen, die gegen den Reichskommissar und das Seeamt zu Hamburg aus Anlaß ihres Standpunktes in den Fällen »Kurfürst« und »Parma« lautbar wurden. Ob er das getan hat? Einerlei, sein Standpunkt läßt sich nicht aufrecht erhalten, kann auch garnicht

berücksichtigt werden! Demgemäß wird der unparteiische Leser die Ausführungen auf S. 580 und 584 mit derselben Empfindung gelesen haben, die uns bei ihrem Niederschreiben beseelt hat. Waren die Hoheitsakte vorgekommen — nach der ausführlichen, durch *eidliche Aussagen* bekräftigten Beweisaufnahme des Seeamts zu Bremerhaven durfte daran nicht gezweifelt werden — dann war für ihre Beurteilung kein Wort zu scharf. Und unser Kommentar zu der seeamtlichen Entscheidung entsprach *nicht nur dem Ansehen wie dem Interesse der deutschen Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine*, er war das mindeste, was auf die gemeinen Verleumdungen folgen mußte, die aus Anlaß der Begebenheiten an Bord des »Willkommen« gegen den ganzen Stand deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere geschleudert worden sind. Das ist unsere Auffassung. Man kann natürlich auch auf andere Weise die Interessen eines Standes wahren. — Nun noch ein Wort. Sollte gegen unseren Standpunkt zum Fall »Willkommen« der Einwand der Parteilichkeit erhoben werden, als es sich um Vergehen von Maschinenoffizieren handelt, und wir Defekte von Kapitänen oder nautischen Offizieren nicht mit gleicher Schärfe besprochen haben würden, — es besteht ja von früher her noch immer das alte Vorurteil — dann genügt wohl der Hinweis auf unsere Stellungnahme zum Fall »Optima« und zu den Disziplinvergehen des I. Steuermanns, wie sie hier auf S. 88 und 544 zum Ausdruck gekommen sind.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Fünftes Rundschreiben.

Oldenburg i. Gr., 1. Dezember 1906

**Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und Lotsendampffahrzeuge.** Wie bereits in dem im 4. Rundschreiben abgedruckten Bericht über die letzte Vorstandssitzung erwähnt worden ist, wird in den eingegangenen Antworten durchweg betont, daß gegen die englischen Bestimmungen und gegen eine konforme Anordnung deutscherseits Bedenken nicht zu erheben sind. Vielfach ist sogar ein Anschluß an diese Bestimmungen als außerordentlich wünschenswert bezeichnet worden. Dem Beschluß des Vorstandes gemäß habe ich infolgedessen die Frage des Herrn Staatssekretärs des Innern in diesem Sinne beantwortet. Nachträglich sind noch von verschiedenen anderen Vereinen Äußerungen eingegangen, die ebenfalls zustimmend lauten. Besonders erwähnen möchte ich nur die Äußerungen des Nautischen Vereins zu Hamburg und des Nautischen Vereins zu Timmel, die ich dem Herrn Staatssekretär des Innern noch zur Kenntnis gebracht habe.

Der Nautische Verein zu Hamburg hat im allgemeinen gegen die Neuerungen, die der englische Entwurf gegenüber seinem Vorgänger und gegenüber der deutschen Verordnung enthält, nichts einzuwenden. Dagegen befürwortet er, und zwar im Interesse einer einheitlichen Lichterführung der Fischerfahrzeuge gleicher Gattung, den Fortfall der Sonderlichterführung, die der englische Entwurf Fischerbooten von weniger als 20 Reg.-Tons im Mittelländischen Meer und in den Küstengewässern von Japan und Korea einräumt. Neben dem oben angeführten Grunde hat sich der Verein von dem ferneren Gesichtspunkte leiten lassen, daß, falls einer Nation das Recht eingeräumt würde, für besondere Fahrzeuge Ausnahmegestimmungen einzuführen, auch andere Nationen ähnliche Wünsche äußern könnten. Z. B. wäre die deutsche Regierung zweifellos zur Aufrechterhaltung der Bestimmung berechtigt, nach welcher für die Lichter von Fahrzeugen mit Treibnetzen in der Ostsee eine Seemeile Sichtweite genügt. Das Geltendmachen derartiger Sonderwünsche muß nach Ansicht des Hamburger Vereins vermieden werden.

Der Nautische Verein zu Timmel hält es noch für erwünscht, eine Vorschrift hinzuzufügen, daß das weiße

Flackerfeuer vom Heck aus gezeigt werden muß, damit das Großsegel des Schleppnetzfishers erleuchtet wird, um daraus die Lage des Fahrzeuges erkennen zu können.

**Markung der Tieflotlein.** Zu dem im 4. Rundschreiben abgedruckten Beschluß des Vorstandes sind verschiedene Äußerungen eingegangen.

Der Nautische Verein zu Timmel ist der Ansicht, daß durch die verschiedene Einteilung der Lotlein bis jetzt noch kein Unfall hervorgerufen ist. Der Verein beantragt deshalb, es dem Kapitän zu überlassen, wie er der Karte entsprechend seine Lotleine einteilen will.

Der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg ist dagegen der Meinung, daß eine einheitliche Markung der Leine einzuführen sei. Zu entscheiden werde sei, ob die Einteilung in Faden oder Metern, ob die Markung durch Leder oder Lappen und Bündel am zuverlässigsten geschehen könne. Ebenso werde die endgültige Entscheidung, welcher Abstand zwischen den einzelnen Marken der praktischste sein wird zur Vermeidung von Verwechslungen, nicht so leicht zu fällen sein. Der Verein will später auf die Angelegenheit zurückkommen.

Der Braker Handelsverein äußert sich wie folgt: »Nach Ansicht des Handelsvereins hat die Markung der Tieflotlein nach englischen Faden zu geschehen, da wir im internationalen Verkehr im großen ganzen auf englische Seekarten angewiesen sind, die die Wassertiefen nach englischen Faden angeben. In den Häfen Großbritanniens und in dessen Kolonialhäfen auch in den Häfen Nordamerikas sind die Tiefenangaben nach englischem Maß ausgedrückt, in den Dockschleusen, auf Barron, überall wird nach englischem Fußmaß gemessen. Die ausländischen Lotsen sind durchweg gewohnt, nach Faden oder Fuß zu arbeiten. Es ist daher für den internationalen Verkehr zu empfehlen, die Einteilung der Tieflotlein nach englischen Faden allgemein einzuführen oder beizubehalten. Die Markung der Lotlein soll derartig sein, daß sie nicht nur in anfechtbarer Weise durch das Auge erkannt, sondern daß sie auch in dunkler Nacht durch das Tastgefühl mit Sicherheit festgelegt



werden kann. Da bei der Tieflotleine eine Abstufung von fünf Faden genügt, so empfiehlt es sich, bei 5, 15, 25, 35 u. s. w. Faden stets ein Stück Leder durch die Lotleine zu stecken und bei 10, 20, 30, 40, 50 Faden 1, 2, 3, 4, 5 Knoten zu machen, bei 60 Faden wieder mit einem Knoten zu beginnen, bei 70 2 Knoten, bei 80 3 Knoten u. s. w. Leder und Knoten sind sowohl durch das Auge, als auch durch das Tastgefühl sicher zu unterscheiden. Es ist ferner zu empfehlen, daß auch bei den Mittellotleinen, die in weniger tiefem Wasser als Tieflot, sonst aber als Handlot benutzt werden, dieselbe Markung eingeführt wird. Unseres Erachtens sollte bei allen Lotleinen, die nach Faden eingeteilt sind, stets 5 Faden durch ein Stück Leder, 10 Faden durch Knoten gemarkt sein. Auf diese Weise werden alle Mißverständnisse — wie im Falle »Optima« — vermieden.\*

Der Danziger Nautische und Reederverein in Danzig ist der Ansicht, daß auf deutschen Schiffen eine einheitliche Markung der Lotleine stattfinden müsse. Solange noch nicht deutsche Karten für alle Teile des Meeres existieren, dürfte es sich empfehlen, die Leine nach Faden zu marken, wie auch die Tiefen der englischen und dänischen Häfen in Faden angegeben seien. Die einfache Umrechnung, 1 Faden = 2 Meter, dürfte im allgemeinen der Genauigkeit genügen.

Die Angelegenheit wird auf dem nächsten Vereinstage verhandelt werden.

**Klassifikations- und Bauvorschriften.** Die in der Vorstandssitzung vom 2. Oktober (siehe Rundschreiben Nr. 4) gefaßte Resolution, betr. Klassifikations- und Bauvorschriften, wurde dem Vorstand der Schiffbautechnischen Gesellschaft zur Kenntnis gebracht. Der Vorstand dieser Gesellschaft hat zur weiteren Beratung der Anregung eine Kommission eingesetzt, welche am 22. November ihre Beschlüsse gefaßt hat. Nach Eingang der weiteren Mitteilungen hierüber werde ich den Vereinen usw. das Nähere bekannt geben.

**Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen.** Die Reformbedürftigkeit des Gesetzes, betr. die Untersuchung von Seeunfällen, erscheint wieder häufiger auf der Tagesordnung nautischer Vereine und wird auch in nautischen Zeitschriften wieder erörtert. So bringt u. a. die Deutsche Nautische Zeitschrift »Hansa« in ihrer Nr. 45 vom 11. November d. J. eine längere Abhandlung über diesen Gegenstand. Der Deutsche Nautische Verein hat sich mit der Sache, nachdem er vorher durch eine Kommission das Gesetz hatte durchberaten lassen, auf seinem 34. Vereinstage im Februar 1903 eingehend beschäftigt und eine Reihe von Wünschen und Vorschlägen den zuständigen Stellen zur Kenntnis gebracht. Die Angelegenheit scheint jedoch nicht weiter zu kommen, und ist der Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins der Ansicht, daß es zweckmäßig sein dürfte, auf dem nächsten Vereinstage nochmals Stellung zu der Frage zu nehmen.

Ich ersuche die Vereine und Korporationen, sich mit dem Gegenstande zu beschäftigen und mir ihre Vorschläge und Wünsche baldmöglichst mitzuteilen, damit ich sie in Form von Anträgen auf die Tagesordnung des nächsten Vereinstages setzen kann.

**Deutsches Seemännisches Wörterbuch.** Bestellungen auf das Deutsche Seemännische Wörterbuch (siehe 3. Rundschreiben) sind bisher erst in geringer Anzahl eingegangen. Ich ersuche die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins, die das Wörterbuch noch zum Subskriptionspreise von 7,50 M. für das geheftete und 9 Mk. für das gebundene Exemplar beziehen wollen, mir baldmöglichst die Anzahl der gewünschten Exemplare aufzugeben.

**Deutsche Seemannsmission in Großbritannien.** Der Nautische Verein in Hamburg und der Kieler Nautische Verein haben einem Vortrag des Vorsitzenden der deutschen Seemannsmission in Großbritannien, Herrn Pastor Harms, auf dem nächsten Vereinstage zugestimmt. Weitere Äußerungen bitte ich mir baldmöglichst zu übermitteln.

**Aufnahme neuer Mitglieder.** Im Oktober d. J. ist ein Nautischer Verein an der Eider mit dem Sitz in Tönning gegründet worden. Der Verein will sich dem Deutschen Nautischen Verein anschließen und hat sich zur Aufnahme mit dem 1. Januar 1906 angemeldet.

**Vereinstag.** Die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins ersuche ich ergebenst, etwaige Anträge für den Vereinstag, der voraussichtlich wieder im Februar nächsten Jahres stattfinden wird, baldmöglichst einzusenden, damit genügend Zeit zur gründlichen Vorbereitung solcher Anträge bleibt.

**Neue Veröffentlichungen.** Herr C. Schroedter, Herausgeber der »Hansa«, hat eine Schrift über die englische Handels-schiffahrt verfaßt und in den von Dr. Thomas Lenschau in Berlin herausgegebenen Einzelabhandlungen »Über England in deutscher Beleuchtung« veröffentlicht. Das Werk schildert, auf ein reiches zuverlässiges Zahlenmaterial gestützt, in 3 Kapiteln (Reederei, Schiffbau, Seeverkehr) die gegenwärtige Lage und Bedeutung der englischen Handels-schiffahrt, wobei an geeigneten Orten auch auf deutsche Verhältnisse Bezug genommen wird. Die vortreffliche Arbeit ist einzeln zum Preise von 80 Pfg. zu beziehen und kann zur Anschaffung dringend empfohlen werden.

Herr Wilhelm Krebs-Großflottbeck hat auf der letzten Naturforscherversammlung einen ozeanographischen Vortrag gehalten über »den Zug nach Westen im ozeanischen Vulkanismus«. Ein Auszug aus diesem Vortrage ist in der Zeitschrift für Astronomie »Das Weltall« abgedruckt und mir übersandt worden. Interessenten stelle ich diesen Auszug zur Einsicht gern zur Verfügung.

**Beziehungen des Meeres zum Vulkanismus.** Auf das Werk des Herrn Wilh. Krebs-Großflottbeck über obigen Gegenstand sind bisher erst verhältnismäßig wenig Bestellungen eingelaufen. Für die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins ist die interessante und wertvolle Abhandlung zum Vorzugspreise von 2 Mk. (der Ladenpreis beträgt 3 Mk.) noch zu haben, und ich bitte diejenigen Mitglieder, die das Werk noch beziehen wollen, die Anzahl der gewünschten Exemplare baldmöglichst aufzugeben.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
Schultze.

## Entstehung und wesentlicher Inhalt der York-Antwerp-Rules.

(Vortrag, gehalten im Nautischen Verein in Bremen am 23. Nov. 1905 von Dispacheur Dr. jur. E. Prosch, Bremen).

In meinen letzten Ausführungen über die Grundlagen der großen Havarie war u. A. festgestellt worden, daß die Havarie-Grosse-Verteilung, die Dispachierung einer Havarie-Grosse, grundsätzlich an dem Bestimmungsorte des Schiffes, oder da, wo Schiff und Ladung sich definitiv trennten, aufzumachen

und das daselbst gültige Recht für die Dispachierung grundsätzlich maßgebend sei. Die Folge davon ist, daß für die grosse Havarie, die ein Schiff irgend einer Nationalität trifft, je nach dem Dispachierungsort, der in Betracht kommt, bald deutsches, bald amerikanisches, bald englisches, dänisches,

norwegisches, bald belgisches, französisches, spanisches oder italienisches Recht zur Anwendung zu kommen hat, und die ganze Rechtslage danach beurteilt werden muß.

Ist nun auch der Grundgedanke der großen Havarie bei allen diesen Rechten der gleiche, so sind ihre Einzelbestimmungen und Einzelgrundsätze doch oft recht verschieden, und Fälle von Schiffshavarien, oder Aufwendungen von Kosten, die nach dem einen Rechte als Havarie-Grosse angesehen werden, sind in dem anderen Rechte nicht als große Havarie zugelassen. Nun ist es aber unmöglich, daß die bei einer Havarie Beteiligten stets das jeweils anzuwendende ausländische Recht kennen und die Rechtsprechung und Rechtsgebräuche in den verschiedenen Ländern derart beherrschen könnten, als es der einzelne Fall jedesmal erheischt. Diese Verschiedenheiten in den Rechten aber und das Unbekanntsein mit ihnen mußte naturgemäß von jeher nicht nur eine allgemeine Unsicherheit in der Beurteilung von Havarieangelegenheiten für die an der Seeschifffahrt Beteiligten hervorrufen und eine Unmöglichkeit, die für die einzelnen Fälle von Havarie gerade gebotenen Maßregeln schnell und richtig zu treffen, sondern es konnte auch nicht ausbleiben, daß selbst finanzielle Nachteile und Einbußen für die Interessenten durch solchen Mangel an Gleichförmigkeit und einheitlicher Behandlung des Havarierechtes in den verschiedenen Staaten hervorgerufen wurden.

Was war natürlicher, als daß sich bei allen Beteiligten, Schiffern und Reedern, Seehandelstreibenden und Assekuradeuren mit der größeren Ausbreitung des Seeverkehrs immer dringender der Wunsch nach Vereinheitlichung des Havarie-grosse-Rechtes geltend machte. Diesen Wunsch nach Vereinheitlichung und den Gedanken einer internationalen Regelung der Angelegenheit nahm der in London im Jahre 1857 begründete *Nationalverein für Förderung der Sozialwissenschaften* auf, indem er im Jahre 1860 die Vertreter der Handelskammern, Reederei-Vereine und Versicherungs-Gesellschaften aller Länder zu einer Konferenz nach Glasgow einlud, um dort die Grundlagen einer einheitlichen Seegesetzgebung zu besprechen und aufzustellen, und zwar zunächst für das wichtige Gebiet der Havarien und ihrer Regulierung, worüber die meisten Meinungsverschiedenheiten herrschten.

Die Einladung zu dieser Konferenz wurde von einer großen Anzahl von Reedereien, Versicherungs-Vereinen und Handelskammern der verschiedensten Länder angenommen, die ihre Vertreter nach Glasgow sandten, um sie an der am 24. Sept. 1860 beginnenden Konferenz teilnehmen zu lassen. Die Bremer Handelskammer war vertreten durch C. E. Crüsemann und Hamburg durch Dr. van der Meden. Eine von der Konferenz gebildete *Havarie-Grosse-Abteilung* hatte tabellarische Übersichten über die Havarie-Grosse-Rechte der einzelnen Staaten verfaßt und an die Mitglieder der Konferenz gelangen lassen, wodurch die Beratungen bedeutend erleichtert wurden. Das Ergebnis der Beratungen war die Aufstellung der sogenannten *Resolutionen von Glasgow*, in denen folgende Grundsätze zum Ausdruck kamen:

1) Im Fall der Strandung eines Schiffes während der Reise soll Verlust und Beschädigung von Schiff, Ladung und Fracht im Prinzip nicht als Havarie-Grosse angesehen werden, (ausgenommen in gewissen besonderen Fällen, denen klare Beweise zur Seite stehen).

2) Schaden entstanden bei Löschung eines an Bord ausgebrochenen Brandes ist Havarie - Grosse.

3) Schaden an der Ladung durch Wurf von Ladung soll keine Havarie-Grosse sein.

4) Schaden an der Ladung und Verlust von Ladung und Fracht durch Löschung im Nothafen, welche in der Art vorgenommen wurde, wie sie auch bei Schiffen, die sich in Seenot befinden, zu geschehen pflegt, ist keine Havarie-Grosse.

5) Schaden durch Kappen vorher zufällig gebrochener Masten ist keine Havarie-Grosse.

6) Kosten der Lagerung von im Nothafen entlöschter Waren, Wiederverladungs- und Auslaufkosten aus dem Nothafen sind Havarie-Grosse.

7) Schaden durch Prangen ist nicht Havarie-Grosse.

Und ferner schließen sich noch drei Leitsätze über die Art der Verteilung und die Beitragswerte an.

Gleichzeitig mit diesen Resolutionen beschloß man, eine Kommission zu ernennen, die einen Entwurf zu einem internationalen Havarie-Grosse-Gesetze nach den durch die Resolutionen gegebenen Grundsätzen ausarbeiten und darin für erschöpfende Begriffsbestimmungen sorgen sollte. Es wurde demgemäß ein *Spezialkomité* eingesetzt und dieses verfaßte eine *Bill*, einen Gesetzentwurf, der dem englischen Parlament als anzunehmendes Gesetz, den anderen Staaten dagegen zur Erwägung vorgelegt werden sollte. Der Entwurf war von großer Ausdehnung, er umfaßte 126 Paragraphen von oft recht erheblicher Länge und brachte anfangs eine Menge von Begriffsbestimmungen, die ziemlich weit ausholten, nicht nur mit der Havarie-Grosse sich beschäftigten, sondern auch Erklärungen darüber brachten, was ein Kapitän, was als Mannschaft, als Schiff anzusehen sei und so weiter. Alles Dinge, die sonst höchstens in den Motiven zu einem Gesetz erwähnt zu werden pflegen, nicht aber Bestandteile eines Gesetzes selbst bilden.

Dieser Gesetzentwurf wurde zusammen mit noch anderen Fragen auf die Tagesordnung einer neuen Konferenz jenes englischen Nationalvereins zur Förderung der Sozialwissenschaften gesetzt, welche im Juni 1862 zu London tagte.

Eine Beratung des Entwurfs in offizieller Sitzung fand jedoch nicht statt, vielmehr befaßte sich ein aus Mitgliedern der Konferenz bestehendes *Privatkomité* mit ihm und kam zu dem Resultat, daß derselbe viel zu wünschen übrig ließe, fast nur englisches Recht berücksichtige und keine Aussicht auf Annahme als internationales Havarie-Recht habe. Infolgedessen wurde der Entwurf als zurückgenommen angesehen.

Die Londoner Konferenz beschloß nunmehr in andere Weise vorzugehen, und zwar nicht, um ein internationales Gesetz in's Leben zu rufen, wie bis dahin beabsichtigt war, sondern sie bildete eine *Kommission* zur Ausarbeitung eines *Entwurfs*, dessen Gegenstand die Aufstellung eines *einheitlichen Systems der Havariebehandlung in der Handelschifffahrt* sein sollte. Diese Kommission erhielt den Namen *Internationales Havarie-Grosse-Komité* und ließ gemäß den Londoner Beschlüssen durch seinen Sekretär, den Dispatchen Rich. Lowndes in Liverpool, eine Abhandlung verfassen und diese als Rundschreiben bei seinen Mitgliedern kursieren. An das Rundschreiben schloß sich ein Fragebogen mit Fragen über die in der Abhandlung behandelten Punkte an.

Unter Berücksichtigung der eingegangenen Antworten, der sonst vorhandenen Materials und eines Privatentwurfes der Antwerpener Kongreßteilnehmer Engels und van Peborgh verfaßte das *Havarie-Grosse-Komité* nunmehr eine *Draft of Bill*, einen *Gesetzentwurf*, der einer neuen von dem *National-Verein* einberufenen *Konferenz in York 1864*, auf der auch verschiedene Regierungen vertreten waren und vor Bremen Ed. Crüsemann, von Hamburg Ch. H. H. Franck als Delegierte sich befanden, vorgelegt wurde.

Der Entwurf, der eigentliche Vater der *York-Antwerp-Rules* verließ nach Durchberatung und Abänderung die Konferenz als *International General Average Rules-York 1864* und sie waren bestimmt, als Basis für ein internationales Gesetz über Havarie zu dienen. Die Regeln handelten über Seewurf, Beschädigung durch ihn, Feuer an Bord, Kappen von Schiffstrümmern, freiwillige Strandung, Prangen, Nothafenkosten, Kost und Gage der Mannschaft im Nothafen, Beschädigung an der Ladung bei Entlöschung im Nothafen und

Beitragswerte. Auf den näheren Inhalt will ich hier nicht eingehen, werde aber nachher bei der Behandlung der heute gültigen York-Antwerp-Rules noch zurückkommen.

Auf der Yorker Konferenz war gleichzeitig beschlossen worden, daß in jedem Lande Ausschüsse gebildet werden und es sich zur Aufgabe machen sollten, das Ziel der Konferenz zu erreichen, und daß auf jede Weise versucht werden sollte, die *Yorker Regeln in Gesetzgebung und Praxis der Staaten übergehen zu lassen*. Dies sei zu ermöglichen durch »Gesetzwerdung« der Regeln, oder aber, — und darauf ist besonderes Augenmerk zu richten — *dadurch, daß in den Charterpartien und Konnossementen eine Klausel eingefügt werde, wonach alle Ansprüche aus Havarie-Grosse beurteilt werden sollten unter Zugrundelegung der internationalen Havarie-Grosse-Regeln von York 1864.*

Zur Erreichung dieses Zweckes und in Ausführung der Konferenzbeschlüsse wurden für jedes Land Vertreter ernannt (für Bremen Ed. Crüsemann, für Hamburg-Lübeck Ch. H. H. Franck), welche für Gründung einer entsprechenden Gesellschaft, oder eines Lokal-Komités sorgen und alle Maßnahmen ergreifen sollten, die geeignet erscheinen, das Ziel der Konferenz zu erreichen. Das »General-Average-Comité« wurde aufgelöst.

Die Angelegenheit ruhte nun zunächst für längere Zeit; wir hören erst im Jahre 1876 wieder von ihr, und zwar ist es *nun nicht* der bisherige Verein für Förderung der Sozialwissenschaft, sondern es ist die »Gesellschaft für die Reform und Codifikation des Völkerrechts«, welche im Jahre 1873 gegründet worden war, die nun 1876 in ihrer Konferenz in Bremen beschloß, die Frage nach Vereinheitlichung der Havarie-Gesetzgebung wieder aufzugreifen und als Basis die 1864 geschaffenen, aber noch nirgend in Kraft befindlichen Yorker Regeln zu nehmen. Die sodann im folgenden Jahre abgehaltene Konferenz in Antwerpen 1877 übertrug die Sache einem Spezial-Komité, nach dessen Bericht und Vorschlägen die Hauptversammlung die abgeänderten Yorker Regeln als »York-Antwerp-Rules 1877« annahm; auf ihren Inhalt will ich später noch zurückkommen. Von Bremen hatten an dieser Konferenz teilgenommen die Herren H. H. Meier, Präsident des Norddeutschen Lloyd, Dispatcheur Th. Haeh, G. W. Huchting, Dr. Marcus und J. P. Schneider, von Hamburg der jetzige Oberlandesgerichtspräsident Dr. Sieveking, sowie die Herren J. Ahlers und Dr. Emden.

Bald nach der Konferenz bildete sich in London ein »Centralkomité« mit der Bestimmung, durchgreifende Maßregeln zur Einführung der York-Antwerp-Rules in der Praxis zu treffen, die bereits im nächsten Jahre einen solchen Erfolg aufwiesen, daß  $\frac{2}{3}$  der englischen Reeder sich bereit erklärten, vom 1. Januar 1879 ab in Konnossementen und Charterpartien die Klausel zu führen:

»General Average, if any, payable according to York-Antwerp-Rules«, »Etwaige Havarie-Grosse soll nach Maßgabe der »York-Antwerp-Rules« reguliert werden.«

Damit war der Grund gelegt zur Erreichung des schon solange ersuchten Zieles, die Havarie-Grosse-Regulierung international einheitlich zu gestalten; und das Ereignis war der Anfang einer immer weiter fortschreitenden Aufnahme der York-Antwerpener Regeln seitens der Reeder und Versicherer in ihren Konnossementen, Charterpartien und Polizen.

Nachdem diese 77er Regeln über ein Jahrzehnt in der Praxis in Übung gewesen waren, machte sich das Bedürfnis nach einer Revision derselben geltend, um sie den Anforderungen der modernen Praxis besser und entsprechender anzupassen, und es wurde diese Frage auf Anregung der »Association of Average Adjusters« des englischen Dispatcheur-Vereins, auf die Tagesordnung der 14. im Jahre 1890 in Liverpool tagenden Konferenz der Gesellschaft für Reform und Codifikation des Völkerrechts gesetzt.

Dieser Konferenz in Liverpool 1890 war eine Hauptversammlung der englischen »Association of Average Adjusters« in London vorausgegangen und von ihr ein »Executiv-Ausschuß« ernannt worden, der die vorzunehmenden Änderungen und Ergänzungen der York-Antwerp-Rules 1877 in seinem Bericht der Liverpools Konferenz unterbreitete. Die eingehenden Beratungen auf dieser Konferenz führten zu dem Ergebnis einer teilweisen Änderung und Ergänzung der Regeln, die anstatt 11 an Zahl, wie bisher, nunmehr die Zahl 18 erreichten und als »York-Antwerp-Rules 1890« von der Konferenz deren Beratung zumeist Dr. F. Sieveking, Hamburg, leitete, angenommen wurden, und die Sanktion der Praxis erhielten. Ihr Inhalt ist zurzeit noch der maßgebende im internationalen Verkehr, und wenn auch nachher noch auf späteren Kongressen, nämlich dem internationalen Seerechtskongreß und der 15. Konferenz der Gesellschaft für Völkerrecht in Genua 1892 und der Konferenz der »Gesellschaft für internationales Recht« in Antwerpen 1903 einige Änderungen resp. Zusätze beschlossen wurden, teils die York-Antwerp-Rules betreffend, teils als selbständige »Antwerpener Regel 1903«, so hat die Praxis diesen Änderungen und Zusätzen niemals die Genehmigung erteilt. Was ist nun mit der Klausel gesagt, daß Havarie-Grosse nach Maßgabe der York-Antwerp-Rules zu regulieren sei, wie äußert sich diese Klausel? Ist damit anderstaatliches Recht definitiv ausgeschlossen? Ist es möglich, allein nach den 18 York-Antwerpener Regeln zu dispachieren, oder nicht? Um hierauf eine Antwort zu geben, sei zunächst die letzte Regel der York-Antwerp-Rules herangezogen, die da lautet:

»Soweit nicht in den York-Antwerp-Rules vorgesehen, soll die Dispache aufgemacht werden nach den Gesetzen und Gebräuchen, nach welchen dieselbe hätte aufgemacht werden müssen, wenn der Frachtkontrakt nicht die Klausel enthalten hätte, daß Havarie-Grosse nach Maßgabe der York-Antwerp-Rules zu bezahlen sei.«

Das heißt in die Praxis übersetzt: Soweit in den York-Antwerpener Regeln nichts anderes bestimmt ist, wird die Havarie-Grosse nach dem Recht reguliert, welches da gilt, wo die Dispache aufgemacht werden muß. Muß die Dispache also in einem englischen Hafen aufgemacht werden, so kommt als Ergänzung der Bestimmungen der York-Antwerp-Rules überall da, wo es an einer Bestimmung in den Regeln fehlt, *englisches Recht* zur Anwendung, und ist der Dispatchierungs-ort ein deutscher, so kommt als Ergänzung der York-Antwerp-Rules *deutsches Recht* in Betracht.

Nehmen wir folgendes Beispiel, um uns dies klar zu machen:

Ein Schiff fährt von Japan mit Stückgütern zurzeit des ostasiatischen Krieges nach Bremen. Unterwegs wird das Schiff zunächst von Piraten angehalten, die vertrauend auf die Abwesenheit irgend welcher Schutzschiffe im Stillen Ozean ihr Wesen treiben; es muß sich loskaufen, um weiterfahren zu können. Danach hat es einen schweren Sturm zu bestehen, in welchem der Besahnmast bricht und über Bord fliegt mit der Takelage am Schiff hängend und durch fortwährendes Schlagen und Stoßen gegen das Schiff dieses aufs höchste gefährdend. Der Kapitän muß deshalb die Takelage kappen lassen um vom Mast frei zu kommen, und Takelage und Mast im gemeinsamen Interesse von Schiff und Ladung opfern. Das Schiff kommt in Bremen an und die Mannschaft belegt Verklarung. Es handelt sich um Beurteilung der Frage hat das Schiff Havarie-Grosse erlitten und in wie weit? Nach den Konnossementen soll die Regulierung nach York-Antwerp-Rules 1890 geschehen und der Reeder legt dem Dispatcheur eine General-Havarie-Kostenrechnung vor, in der er den Wert der gekappten Takelage des Besahnmastes und dieses letzteren selbst reklamiert, ferner die Kosten für den Loskauf von den Piraten, die Verklarungskosten etc. Der Dispatcheur giebt ihm folgende Auskunft: Havarie-Grosse liegt vor; es kommen zunächst die Be-



stimmungen der York-Antwerp-Rules in Betracht, danach ist Verlust oder Schaden, welche durch Kappen der Trümmer oder Überbleibsel von Rundhölzern oder anderen Sachen, welche durch Seegefahr vorher gebrochen, oder weggeführt sind, entstehen, nicht als Havarie-Grosse vergütet werden. Nun war der Besahnmast mit der Takelage vorher durch Seegefahr gebrochen, deren Trümmerstücke sind gekappt worden, und demnach nicht zu ersetzen, wenn auch das Kappen zu gemeinsamer Rettung von Schiff und Ladung erfolgte. Mag auch nach deutschem Recht der noch vorhandene Wert des durch das Kappen Geopferten in Havarie-Grosse ersetzbar sein, so sind doch die Bestimmungen der Rules maßgebend, denn das deutsche Recht gilt nur, soweit nichts anderes vereinbart ist und steht solchen Vereinbarungen nach. Nun ist ferner reklamiert das Loskaufgeld für die Piraten. Darüber steht nichts in den York-Antwerp-Rules. Soweit aber diese Regeln keine Bestimmungen über gewisse Akte enthalten, gelten diese nicht etwa als abgelehnt für die Havarie-Grosse, sondern sie sind nach dem ergänzend eintretenden Recht zu beurteilen. Hier nach deutschem: nach diesem Recht aber ist Loskauf von Seeräubern Havarie-Grosse, also wird dem Reeder das Loskaufgeld in Havarie-Grosse ersetzt; auch über die Verklarungskosten ist in den York-Antwerp-Rules nichts bestimmt, also gilt hinsichtlich ihrer deutsches Recht, und dieses ersetzt Verklarungskosten in Havarie-Grosse. Danach wird der Reeder gemäß York-Antwerp-Rules die Schäden durch Kappen nicht ersetzt erhalten, aber wohl gemäß deutschem Recht in Ermangelung näherer Bestimmungen der Rules die Loskauf- und Verklarungskosten. Danach regelt sich dann überall die Dispatchierung einer Havarie-Grosse. Man prüft stets erst, ob die York-Antwerp-Rules eine Bestimmung über den jedesmal zur Beurteilung stehenden Punkt enthalten, ist dies nicht der Fall, und findet sich keine Bestimmung in den Rules, dann tritt das am Dispatchierungsorte geltende Recht ergänzend ein, mag es deutsches oder englisches, französisches oder amerikanisches oder welches sonst immer sein.

Gehen wir nun auf den Inhalt der York-Antwerp-Rules 1890, die, wie gesagt, heute noch fast allenthalben gelten, über, so finden wir an erster Stelle folgende Bestimmung: „Kein Seewurf von Deckladung soll als Havarie-Grosse vergütet werden“.

Dieser Grundsatz war schon in den Yorker Regeln von 64 aufgestellt, jedoch mit der Einschränkung, daß Seewurf von Holzladung, die nach feststehendem Gebrauch auf Deck verladen sei, unter denselben Voraussetzungen als Havarie-Grosse vergütet werden solle, unter welchen Seewurf unter Deck geladener Güter in Havarie-Grosse ersetzt wird. Eine derartige Einschränkung ist, außer in dem belgischem Rechte, wohl überall gemacht und meist in der Weise, daß in der Küstenfahrt nach feststehendem Handelsbrauch auf Deck verladene Güter auch bei Seewurf in Havarie-Grosse ersetzt werden sollen. Auf der Antwerpener Konferenz 1877 wurde diese Sonderbestimmung beseitigt und die Regel aufgestellt, wie sie uns auch in den 1890er Rules entgegentritt und wonach keinerlei Seewurf von Deckladung in Havarie-Grosse zu ersetzen ist. Es ist interessant hierbei festzustellen, daß der Ausgangspunkt des gesamten Havarie-Grosse-Rechtes, die *lex Rhodia über den Seewurf*, einen Akt als Havarie-Grosse ansah, der nunmehr nicht mehr als solcher behandelt wird, nämlich Seewurf *offen liegender Ladung*, um die es sich bei der Bauart der antiken Schiffe wohl stets hat allein handeln können. Es ist in dieser Änderung aber nicht ein Aufgeben des ursprünglichen Havarie-Grosse-Grundsatzes zu erblicken, denn es kann auch heute nicht geleugnet werden, daß der zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr vorgenommene Seewurf von Decklast sich als Havarie-Grosse-Akt in keiner Weise von dem Wurf von Raumladung unterscheidet. Wenn er trotzdem von einer Ver-

gütung in großer Havarie ausgeschlossen wird, so können nicht sowohl Havarie-Grosse rechtliche, als vielmehr nur praktische Gründe dafür maßgebend gewesen sein. Bedenken wir zunächst, daß es dem Schiffer in der Regel nicht gestattet ist, ohne Zustimmung der Ladungsinteressenten auf Deck zu verladen, und daß er, wenn er dies trotzdem tut für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich ist! Sollten nun z. B. solche kontraktwidrig auf Deck verladenen Güter übergeschossen und wegen der dadurch hervorgerufenen Gefahr des Kenterns zum Teil über Bord geworfen worden sein, so würde (falls Seewurf von Deckladung von der Havarie-Grosse nicht ausgeschlossen wäre) der Schiffer den entstandenen Schaden nicht nur nicht zu tragen haben, sondern der Ladungsinteressent, der eigentlich einen Ersatzanspruch gegen den Schiffer wegen dessen kontraktwidrigen Verhaltens und des dadurch verursachten Ladungsverlustes hätte, müßte vielmehr sich nun noch mit seinem Havarie-Grosse-Beitrag an der Deckung des verursachten und eigentlich vom Schiffer zu tragenden Schadens selber beteiligen! Wo natürlich das Verladen von Gütern auf Deck ohne Zustimmung der Ladungsinteressenten gestattet ist oder allgemein nach bekanntem feststehendem Handelsbrauch zu geschehen pflegt, z. B. bei Holzladungen, da entfällt das oben geäußerte Bedenken, und so finden wir denn auch in den meisten Rechten die Konsequenz daraus gezogen und bestimmt, daß, wenigstens in der Küstenfahrt, eine Havarie-Grosse-Vergütung bei Seewurf von Deckladung nicht ausgeschlossen sein soll, sofern die Verladung auf Deck zugelassen oder nach allbekanntem, feststehendem Handelsgebräuch Gewohnheit sei. Wenn nun trotzdem in den im Jahre 1877 geänderten Regeln die allgemeine Bestimmung getroffen wurde, daß keinerlei Seewurf von Deckladung in Havarie-Grosse vergütet werden solle, so waren dafür meines Erachtens noch weitere praktische Gründe maßgebend, Gründe, die schon in den Beratungen zum Deutschen Handelsgesetzbuche in März 1859 zur Sprache gekommen waren, indem dort ausgeführt wurde, daß der Ausschluß einer Deckladungsvergütung wohl nur deshalb eine so allgemeine Anerkennung gefunden habe, weil sehr leicht ein zufälliger Verlust der auf Deck geladenen Güter für einen absichtlich im Interesse von Schiff und Ladung herbeigeführten ausgegeben werden könne, und weil gerade diese Güter eine Gefahr für Schiff und Ladung, welcher nur durch Beseitigung jener begegnet werden könne, zu häufig hervorriefen, als daß den übrigen Ladungsinteressenten zu einem solchen Verluste beizutragen zugemutet werden dürfe . . . . .

Diese Gründe waren 1877 sicherlich die schwerwiegendsten bei der Aufstellung der Regel 1, wie sich überhaupt in den York-Antwerpener Regeln das Bestreben geltend macht, daß die Gegenstände, welche die Gefahr, der man zu entgehen trachtete, hervorgerufen bzw. gebildet haben, keine Vergütung in Havarie-Grosse erhalten sollen, wenn sie auch selber dabei sollten geopfert worden sein. Im Jahre 1890 war in Liverpool vorgeschlagen worden, den in den 64er Regeln enthaltenen Deckladungszusatz wieder in Regel 1 aufzunehmen, doch wurde der Vorschlag, insbesondere um Deckverladungen so wenig wie möglich zu begünstigen, abgelehnt, und Deckladungswurf allgemein von der großen Havarie ausgeschlossen. Praktisch stimmt übrigens der Grundsatz mit dem Deutschen Rechte überein, denn wenn auch das deutsche Prinzip, wonach Schaden an Deckladung nicht in Havarie-Grosse ersetzt wird, dann nicht Anwendung finden soll, wenn es sich um Küstenfahrt handelt, und darin durch Landesgesetz Deckladung zugelassen ist, so ist doch in keinem Bundesstaat eine derartige gesetzliche Zulassung erfolgt, und darum kann in keinem Falle Seewurf von Deckladung in Havarie-Grosse ersetzt werden, es stimmt hierin also Deutsches Recht mit York-Antwerp-Rules überein.

(Fortsetzung folgt.)

## Schiffbau.

### Bananfräse.

Die Lieferung eines **Dampfers**, der dem Personen-, Post- und Warentransport dienen soll, wird am 25. Januar 1906 bei der Verwaltung der Staatseisenbahnen in Bukarest vergeben werden.

Die Firma Egm. Vidal, Hamburg, hat der Werft von H. Wichhorst, Hamburg, den Bau eines **Fischerdampfers** in Auftrag gegeben. Der Neubau erhält eine Triple-Expansionsmaschine von 450 indizierten Pferdekraften und soll im September 1906 zur Ablieferung gelangen.

Von der Reederei Otto Beucker wurde der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde, noch ein zweiter **Fischerdampfer** (S. 587. D. R.) in Auftrag gegeben. Das Schiff soll für die atlantische Fahrt klassifiziert werden. Beide Dampfer erhalten alle Neuerungen, die die Erfahrungen der letzten Jahre gezeitigt haben.

### Stapellänfe.

Am 7. Dezember ist von G. Seebeck A.-G., Bremerhaven, der für die Hamburg-Amerika Linie erbaute Dampfer **»Karlsruhe«** vom Stapel gelassen. Er soll in den Verkehr zwischen Hamburg und den Rheinhäfen eingestellt werden und zur Einschränkung der bisher von Hamburg aus auf dieser Route betriebenen Leichterfahrt dienen.

Am 9. Dezember lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869 in Flensburg erbaute Dampfer **»Sexta«** glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 265'0" × 37'8" × 20'6", Tragfähigkeit 2600 tons bei 18'0" Tiefgang auf See-Berufsgenossenschafts-Freibord. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 900 Pferdekraften soll dem Dampfer in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 9 1/2 Knoten in der Stunde geben. Der Dampfer ist speziell für die chinesische Küstenfahrt erbaut und ist dementsprechend mit allen Erfordernissen für die Kulifahrt versehen.

### Probefahrten.

Der von den Howaldtswerken für die Reederei M. Jehsen in Apenrade erbaute Frachtdampfer **»Marie«** machte am 3. Dezember seine Abnahmefahrt, bei welcher das Schiff eine Geschwindigkeit von reichlich 11 Knoten erreichte. Der Dampfer wurde von der Reederei sofort abgenommen und wird nach Übernahme von Kohlen seine Ausreise nach den ostchinesischen Gewässern, für welche das Schiff bestimmt ist, antreten. Mit dem Dampfer **»Marie«** wurde von den Howaldtswerken das 20. Schiff an die vorgenannte Reederei zur Ablieferung gebracht.

## Treibende Schiffahrtshindernisse.

(Nach Mitteilungen der Seewarte).

### Wrackberichte.

Es wurden gesichtet: Am 13. November bei Hog Island WSW 1/4 W etwa 12 Sm.: 2 große Balken. — Am 14. November auf 36° 45' N 73° 40' W: hellgelber Mast mit daransitzender Takelung, 9' herausragend. — Am 29. Oktober auf 30° 9' N 77° 17' W: gekentertes kleines Fahrzeug. — Am 30. Oktober auf 51° 15' N 11° 50' W: große Masten, Wrackgut. — Am 28. Oktober bei Helgoland auf Hogsteau: spanischer Dampfer gestrandet, dessen Schornstein und Masten bei Hochwasser herausragen. — Am 30. November bei Longsand-Feuerschiff NOzN 3 Sm.: Teil eines hölzernen Piers. — Am 29. November auf 49° 47' N 25° 30' W: ausgebranntes Wrack, Vorderteil

eines grün gemalten Schiffes. — Am 18. November, 30 Sm. östlich von Halifax: großer gekentertter Schoner. — Am 28. Nov., 12 Sm. westlich vom Fehmarubelt-Feuerschiff und in der Nähe von Gabelsflach: herausragender Mast eines kleinen Fahrzeuges. — Am 22. November auf 47° 53' N 12° 26' W: gesunkenes, mastloses Schiff. Takelung trieb längs. — Am 14. November 47° 47' N 7° 22' W: weißer gebrochener Mast, 8' herausragend. — Am 1. Dezember, 1/2 Sm. außerhalb Hamneskar: ein Wrack, worüber die See brandet. — Am 7. Dezember auf 58° 14' N 20° 2' O, nördlich von Gotland: schwedischer Schoner entmastet auf der Ladung treibend, von der Mannschaft verlassen. — Am 26. November, 3 Sm. von Longships: gesunkenes Wrackgut. — Am 9. Dezember bei Hals-Feuerschiff rw. NW Kattegat und auf 56° 48,7' N 10° 38,5' O: Wrack, Wracktonne etwas westlich davon ausgelegt. — Am 2. Dezember auf 53° 45,8' N 7° 48,7' O: Wrack mit herausragendem Mast, östlich davon Wracktonne. — Am 30. November in der Nähe vom Utö-Leuchtturm: Brigg von der Mannschaft als vollkommenes Wrack verlassen, Masten gekappt. — Am 3. November auf 49° N 26° W: schwerer hölzerner Mast mit daranhängendem Wrackgut. — Am 7. Dezember SOzO 3/4 O von Tynemouth 130 Sm.: Wrack unter Wasser, 2 Masten ragen 20' heraus.

## Maritime Rundschau.

Herr Friedrich Wencke, Inhaber der Reederei B. Wencke Söhne, Hamburg, ist in der Nacht vom Sonnabend auf Sonntag plötzlich einem Schlaganfall erlegen. Er stand im 64. Lebensjahre. Der Verstorbene hatte um Kriegs- und Handelsmarine das hohe Verdienst, seine große Segelschiffsreederei in ihrem Bestande aufrechterhalten zu haben, trotz der beklagenswerten Lage des Segelschiffsfrachtenmarktes. Dadurch wurde ihm Gelegenheit, zur Ausbildung des seemannischen Nachwuchses in hervorragendem Maße beitragen zu können. Möge die Firma auch nach Ableben ihres Chefs dieser Tradition treu bleiben.

Die Woermann-Linie wird mit dem 1. Januar 1906 ein eigenes Kohlendepot und eine Niederlassung auf den Kanarischen Inseln in Las Palmas eröffnen. Ihren großen Bedarf an Kohlen werden die dort stets anlaufenden Woermann-Dampfer dann aus eigenem Depot entnehmen.

Das Feuerschiff **»Gabelsflach«** in der Kieler Bucht zeigt ein weißes Blinkfeuer mit Gruppen von 2 Blinken von je 2 Sekunden Dauer, Folge etwa 8 Sekunden, Wiederkehr 30 Sekunden, von 11 Sm. Sichtweite. Das neue Feuer von Kielsnor auf der S-Spitze von Langeland ist ein weißes Blitzfeuer mit Gruppen von 2 Blitzen von je etwa 1/3 Sekunde Dauer, Folge 5 Sekunden, Wiederkehr 20 Sekunden, mit 17,5 Sm. Sichtweite. Auf die große Ähnlichkeit der Kennung beider Feuer werden die von Ost kommenden Schiffe besonders aufmerksam gemacht und davor gewarnt, die Feuer zu verwechseln. (Nachr. f. Seefahrer.)

Durch den Dampfer des Norddeutschen Lloyd **»Tübingen«** wurde am 15. November ds. Js. die aus 29 Personen bestehende Besatzung des in Seenot befindlichen griechischen Dampfers **»Atheneon«** unter sehr schwierigen Verhältnissen gerettet. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger verlieh in Anerkennung dieser Rettungstat dem Kapitän H. Morgenstern die große goldene Medaille nebst Diplom, dem I. Offizier Carl Dennert die große silberne Medaille nebst Diplom, dem II. Offizier Carl Kluck die kleine goldene Medaille nebst Diplom und der Mannschaft insgesamt tausend Mark.

## Vermischtes.

**Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungs-Kasse der See-Berufsgenossenschaft.** Am 11. Dezember hat eine in Berlin abgehaltene außerordentliche Genossenschafts-Versammlung der See-Berufsgenossenschaft die Satzung der Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungs-Kasse der Seeleute angenommen. Der Satzungsentwurf geht nunmehr an den Bundesrat, der auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen zunächst die als Vertreter der versicherten Seeleute berufenen Beisitzer der Schiedsgerichte zu hören und sodann seine Entscheidung über die Genehmigung der Satzungen zu treffen haben wird. Als Beginn der Wirksamkeit der neuen Kasseneinrichtung ist der 1. Oktober 1906 in Aussicht genommen. — Um zu zeigen, wie hoch der Beschluß der Genossenschafts-Versammlung an höchster Stelle im Reiche eingeschätzt wird, das nachstehende Telegramm S. M. des Kaisers an den Vorsitzenden der See-Berufsgenossenschaft, Herrn Richd. C. Krogmann, Hamburg. Es lautet:

„Der einmütige Beschluß der außerordentlichen Delegierten-Versammlung der See-Berufsgenossenschaft, für die Witwen und Waisen der deutschen Seeleute eine gesicherte Fürsorge zu übernehmen, hat mich mit großer Freude und hoher Befriedigung erfüllt. Das Bewußtsein dieser Fürsorge wird bei den braven Seeleuten die Liebe zu ihrem schweren Berufe und den Mut in Stunden der Gefahr stärken und zur Erhaltung des ausgezeichneten Rufes der deutschen Seeleute beitragen. Ich beglückwünsche die See-Berufsgenossenschaft zu diesem hochherzigen Beschluß und gebe Meinem wärmsten Danke Ausdruck.“

gez. Wilhelm I. R.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen.** Grundstoß eines Dampfers auf der Kolberger Heide (östlich vom Eingang zur Kieler Förde): Der Unfall ist dadurch herbeigeführt, daß der Schiffer R. das neu ausgelegte *Gabelstach-Feuerschiff* für das frühere *Stollergrund-Feuerschiff* angesehen hat. Der Irrtum des Schiffers ist dadurch veranlaßt, daß der Schiffer einige der Nummern der „Nachrichten für Seefahrer“, die von der Verlegung des Feuerschiffes und der Heulboje Kenntnis gaben, nicht erhalten hat und er jenen Nummern, die er erhalten hat, nicht die genügende Aufmerksamkeit geschenkt hat. (Hamburg.) — Grundstoß zwischen den Tonnen 19 und 20 auf der Unterweser: Er ist darauf zurückzuführen, daß der Schiffsführer mit den Fahrwasserverhältnissen nicht genau vertraut war und daß infolge regnerischen Wetters die *Leuchtfener von Bremerhaven* nicht klar zu sehen gewesen sind. (Brake.) — Kollision zwischen einem Dampfer und dem Tonnenleger auf der Unterweser: Sie ist verschuldet durch den unter Lotsenführung befindlichen Dampfer, der gegen die §§ 47, 51, 52 und 58 der *polizeilichen Weserschiffahrts-Vorschriften* verstößen hat. Die Führung des Tonnenlegers trifft kein Verschulden. (Bremerhaven.) — Kollision zwischen einem Dampfer und einem Leichter im Kaiser Wilhelm-Kanal: Sie ist dadurch herbeigeführt, daß der Leichter der Nordböschung zu nahe gekommen, *dort Grundsgog erhalten* und nach Süden übergeschoren ist. Der Unfall wäre vermieden worden, wenn der Schleppdampfer die *Mitte des Kanals gehalten hätte* und erst kurz vor der Begegnung nach Norden ausgewichen wäre. (Flensburg.) — Strandung eines Fischdampfers an der Küste von Langeoog und Verlassen des Schiffes unter günstigen Witterungsverhältnissen: Sie ist zurückzuführen auf *durchaus fahrlässige Navigierung* seitens des Kapitäns T. und des Steuermanns W., insbesondere auf *ungenügendes Loten*. Die Maßnahmen nach der Strandung lassen Überlegung und Energie bei der Schiffsleitung vermissen; insbesondere war das Verlassen des Schiffes nicht genügend gerechtfertigt. Dem Kapitän T. wird, da er die Strandung und deren Folgen durch den

Mangel solcher Eigenschaften, die zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, die *Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen*. (Bremerhaven.) — Grundstoß eines Fischdampfers auf der Weser: Zur Zeit des Unfalls hielten zwei Schiffsleute die Wache des Kapitäns. Der Bestmann war betrunken. Der Reichskommissar stellte Antrag auf Patententziehung gegen den Schiffer. Das Seeamt erkennt, daß der Unfall verschuldet ist durch den Kapitän D., der seine Wache entgegen seiner Pflicht verlassen hat. Die *Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes* wird dem Kapitän D. *behalten*. (Bremerhaven.)

Der **Baltic and White Sea-Conference** gehörten bis zum 14. November, wie „Dansk Søfartstidende“ bekanntgibt, Reedereien im Besitz von 1048 Dampfern mit 1 612 223 Br. R.-T an. Sie verteilten sich auf folgende Länder:

	Anzahl	Br. R.-T.
Dänemark .....	254	377 970
Großbritannien .....	207	345 200
Norwegen .....	190	258 109
Deutschland .....	186	218 850
Schweden .....	101	158 432
Spanien .....	27	66 584
Holland .....	30	57 279
Frankreich .....	23	38 845
Finnland .....	16	24 598
Rußland .....	10	21 746
Belgien .....	4	4 610

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 11. Dezember. Als Mitglied wurde Herr Kapt. Dittmer aufgenommen. Mehrere Herren erklärten sich auf Veranlassung des Vorsitzenden zur Übernahme von Referaten zu verschiedenen Eingängen bereit. Herr Kapt. v. Schrötter erklärte sodann in üblicher Weise, wie er hier auf S. 582/84 geschildert worden sind, die Eigenschaften seiner neuen Lukendeckel etc. Nachdem er im Anschluß an seine Berichterstattung mehrere Fragen aus Mitgliederkreise beantwortet hatte, fand ein längerer Meinungsaustausch über die Verwendbarkeit seines Patenten mit dem Ergebnis statt, daß der Verein Herrn v. Schrötter Gelegenheit zur Verwendung seiner Luken an Bord wünscht, um dann gegebenenfalls erneut zu der Erfindung Stellung nehmen zu können. — Die Herren Benjamin, Volkertsen und Voß wurden sodann zur Formulierung eines Antrages über die in letzter Sitzung vorgeführte Nacht- und Tagrettungsboje des Herrn Korvettenkapitän Meller beauftragt. — Nächste Sitzung, die letzte in diesem Jahre, am 18. Dezember.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 13. Dezember. Das Andenken an das verstorbene Mitglied Herr Kapt. G. Grevnitz wird in üblicher Weise geehrt. Nach Erledigung der Eingänge beschließt die Versammlung, einer schriftlich vorliegenden Anregung der Leitung des Seeschiffer-Verbandes folgend, die Diskussion zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen auf solche Punkte zu beschränken, die nach dem 1902er Verbandstag zur Sprache gekommen sind. Demgemäß wurde gesprochen über: 1) Entziehung der Gewerbebefugnis ohne Antrag des Reichskommissars; 2) Seeschiffer als Reichskommissare; 3) Entziehung der Gewerbebefugnis ohne Verschulden an einem Unfall; 4) Seeschiffer in Auslande. Beschluß soll hierüber in nächster Sitzung gefaßt werden. — Die Herren Kapt. Alster, Bablke, Budde, Kuhlmann, Voß und Zemlin erklären sich bereit, dem Verein bis zum 3. Januar Vorschläge, betr. eine Markung der Lotlinien vorzulegen. — Nächste Sitzung am 20. Dezember.



### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 7. Dezember abgehaltenen Mitgliederversammlung wurden 8 Herren als Mitglieder aufgenommen, welche durch die Zentrale Hamburg vorgeschlagen waren, ferner wurden zwei frühere Mitglieder auf ihren Antrag wieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand: Neuregelung der Unterstützungskasse des Vereins. Zur Vorbereitung für die auf *Donnerstag, den 14. Dezember einberufene außerordentliche Mitgliederversammlung* wurden die vom Verwaltungsrate aufgestellten Vorschläge zur Verbesserung der Unterstützungskasse des Vereins einer Besprechung unterzogen. Es wurde festgestellt, daß die Vorschläge des Verwaltungsrates zwischen den verschiedenen hierzu eingebrachten Anträgen einen glücklichen Mittelweg gefunden zu haben scheinen, mit welchem jedes Mitglied zufrieden sein würde. Es sei daher zu wünschen, daß die Anträge des Verwaltungsrates am nächsten Donnerstag von der außerordentlichen Mitgliederversammlung angenommen werden würden.

### Büchersaal.

**Verkehrskarte von Mitteleuropa.** Politische Karte mit Angabe der Eisenbahnen, wichtigen Alpenstraßen, Dampferlinien und Telegraphenverbindungen, von Prof. Dr. Gustav **Lelpe**, dt. Gymnasialoberlehrer in Dresden. Maßstab 1:850 000, 165/180 cm, aufgezogen auf Leinwand mit Stäben und Wachstuch. Mk. 22.—. (Verlag von **Müller**, Dresden (Fröbelhaus).)

Die Karte bietet zunächst ein politisches Bild von Deutschland und Mitteleuropa vollständig, da die Grenzen in kräftigem (Grenz-) Randkolorit durch harmonische Farben wiedergegeben sind. Sie gewährt aber gleichzeitig eine vorzügliche Übersicht über die internationalen Verkehrswege Deutschlands mit den Welteisenbahnen, Schnellzuglinien, Sekundärbahnen und wichtigsten Alpenstraßen; sie gibt genau den Beginn der Schiffbarkeit bei jedem Flusse und Strome an, sowie die fertigen und projektierten Kanäle, sie stellt dar die anschließenden deutschen, österr.-ungar. und fremden Dampferlinien, Kabel und Telegraphenverbindungen mit den wichtigsten Zeitangaben und zeigt trotz dieser Fülle an Stoff ein so klares Bild und eine so kräftige Fernwirkung, daß die Karte selbst für große Räume noch ausreicht. Dabei verbindet sie wissenschaftliche Gründlichkeit mit sauberster technischer Ausführung. Die Gebirge sind weggelassen, das Flußsystem und die Bahnlinien dagegen treten kräftig hervor. Die zahlreichen Ortschaften sind durch besondere Zeichen in Gruppen gegliedert, aus denen die Einwohnerzahlen nach der neuesten Zählung leicht abzulesen sind. Je mehr der moderne Verkehr an Bedeutung gewinnt, um so mehr wird ihm Rechnung getragen werden müssen. Da kommt die obige Karte eben zur rechten Zeit und füllt eine wirkliche Lücke aus.

**Unser Kriegsmarinewesen** von **C. Lengning**. 175 Seiten mit 70 Autotypen und einer farbigen Tafel der Kriegsflaggen der Seestaaten. Broschiert 1 Mk., eleg. geb. 1,50 Mk. (Verlag von **Ernst Heinrich Moritz**, Stuttgart.)

An Büchern über unsere Kriegsmarine ist kein Mangel. Fast ausnahmslos sind sie aber wegen ihrer hohen Preise für das Gros der deutschen Leser unzugänglich. Der gewissenhafte Staatsbürger wird aber wegen der politischen Vorgänge, die wir jüngst so überraschend für uns alle sich haben ereignen sehen, jetzt mehr denn je den Wunsch haben, sich soweit als möglich über unser Kriegsseewesen zu unterrichten. Diesem Wunsche soll nun das vorliegende Bändchen Rechnung tragen. Seinem Zweck entsprechend ist es, soweit dies dem Verfasser, der entschieden flottenfreundlich gesinnt ist, überhaupt möglich

war, rein sachlich gehalten. Alles, was als Überredung oder Lohndelei aufgefaßt werden könnte, ist streng vermieden worden aus der Überzeugung heraus, daß auch der einfache deutsche Leser nicht fortgerissen und überredet, sondern überzeugt sein will.

**Unser Handelsmarinewesen** von **O. Büsser**. Bibliothek der Rechts- und Staatskunde, Bd. 18. — Stuttgart bei **Ernst Heinrich Moritz**. Brosch. 1,50 Mk., elegant geb. 2 Mk.

Das Werk ist kein Lehrbuch des deutschen Schiffahrtswesens, es liefert vielmehr nur einen allgemeinen Überblick über das gesamte, weite Feld der See- und Binnenschifffahrt. Besonders verdient hervorgehoben zu werden, daß trotz dieser Einschränkung solchen Einzelheiten eine ausführlichere Behandlung zuteil geworden ist, die den Umfang und die Bedeutung der deutschen Schifffahrt deutlich erkennen lassen. Das Thema ist in acht Abschnitten behandelt: Geschichte der Schifffahrt. — Der Schifffahrtsweg. — Wasserbau. — Das Schiff. — Schifffahrtsbetrieb. — Verkehrsleistungen. — Wirtschaftliche Lage der Schifffahrt. — Kanalprojekte. — 42 Textillustrationen, sowie zwei Kartenbeilagen und eine farbige Darstellung der Handelsflaggen etc. dienen zur Erläuterung des Textes. Ein flüchtiger Durchblick des Inhaltsverzeichnisses läßt über die Reichhaltigkeit des Werkes keinen Zweifel; der billige Preis und die saubere Ausstattung sind dazu angetan, dem Werk in allen, auch nicht fachlichen Kreisen eine warme Aufnahme sicher zu stellen.

### Kaiser Wilhelm-Kanal.

#### Betriebs-Ergebnisse im Monat Oktober 1905.

(Mitgeteilt durch die Herren **Gilke & Hennings**, Schiffsmakler  
Brunshüttelkoog—Holtenau—Hamburg.)  
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	1124	mit 484 916 t N.-R.
do. geschleppt		
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	865	> 47 537 >
Leichterfahrzeuge	95	> 34 866 >
Zus.	2084	> 567 319 t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	1004 Fahrzeuge mit 252 356 t N.-R.
belgischer	7	5 053
britischer	61	60 395
dänischer	122	59 723
schwedischer	92	32 930
norwegischer	53	33 113
französischer	—	—
russischer incl. finn.	50	42 733
niederländischer	20	24 533
div. Flaggen	4	3307

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	2940 Schiffe
6 m bis 8,5 m	64

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9 Std. 47 Min.
5,5—6,9	13 „ 27 „
7,0—8,5	13 „ 6 „
Schleppzüge	23 „ — „

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunshüttel eingehend:	22 Min.
ausgehend:	17 „
in Holtenau eingehend:	19 „
ausgehend:	16 „

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung: während weniger als der halben Fahrzeit.... 441 Fahrzeuge  
der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . . 510

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 8 Tagen.

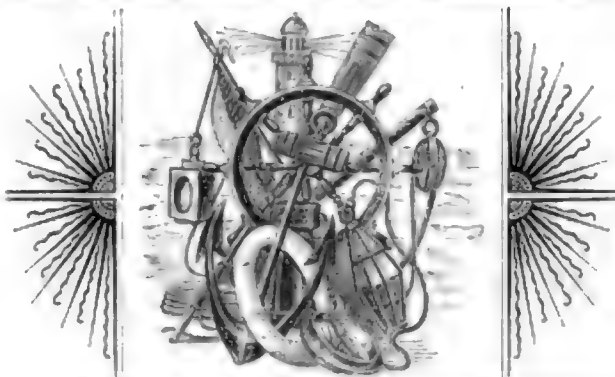
## Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elbloten.

### Unterwassersignale.

Antwort der Herren Königl. preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe auf die hier früher bekanntgegebene Eingabe des Verbandes über Unterwassersignale:

»Die Einführung von Wasserschallsignalen wird hier schon seit längerer Zeit erwogen. Bei allen neu zu erbauenden Feuerschiffen werden die zur zweckmäßigen Anordnung der Geber erforderlichen Einrichtungen von vornherein vorgesehen, in die älteren Feuerschiffe werden sie eingebaut werden, sobald dazu sich Gelegenheit bietet.

Laut Protokoll der letzten Verhandlungen hat der Verband beschlossen, daß es wünschenswert erscheine, die Feuerschiffe Weser und Elbe I zu Versuchszwecken mit Unterwasserglocken auszurüsten und erst dann dem Hauptantrage näher zu treten.

Angesichts der wenig günstigen Ergebnisse der am Feuerschiff Gabelsflach mit dem amerikanischen System angestellten Versuche, halten wir es in Übereinstimmung mit dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes für geboten, daß eingehende weitere Versuche angestellt werden, bevor ein endgültiges Urteil über den Wert der neuen Einrichtung für die Handelsschifffahrt, namentlich aber für die kleine Schifffahrt, gewonnen werden kann.

Wir werden die Nutzbarmachung der Wasserschallsignale nach wie vor im Auge behalten, da die in der Begründung Ihres Antrages hervorgehobenen Vorzüge der Schallübertragung im Wasser gegenüber der in der Luft, wie aus den Protokollen der Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins in den Jahren 1901 und 1902 hervorgeht, hier nicht unbekannt sind. Wir bemerken hierzu, daß die größere Geschwindigkeit der Schallwellen im Wasser zu diesen Vorzügen nur insofern gehört, als dadurch die Beugung des Schalles verringert wird, daß dagegen die größere Geschwindigkeit der Schallübertragung praktisch belanglos ist. Auch die Angabe, daß diese Signale unabhängig vom Seegange seien, und daß die Richtung innerhalb eines Striches genau festgelegt werden könne, ist gegenüber den vorliegenden gegenteiligen Erfahrungen nicht auf alle Fälle zutreffend.

Im übrigen bemerken wir, daß auf eine Umfrage bei 8 größeren Ostseereedereien nur die Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun«, Bremen, sich bereit erklärt hat, im Falle der Ausrüstung des Feuerschiffes Fernarnbelt mit dem Geber einen oder zwei ihrer Dampfer auf ihre Kosten mit Empfängern versehen zu lassen. Hiernach scheint, wenigstens für die Ostseeschifffahrt, ein dringendes Bedürfnis zur Einführung der Unterwasserschallsignale gegenwärtig noch nicht vorzuliegen.«

### Lichterführung der Fischerfahrzeuge.

Aus einer Eingabe an den Herrn Staatssekretär des Reichsamts des Innern als Antwort auf die Zustellung des englischen Entwurfs für eine Lichterführung der Fischerfahrzeuge:

»Indem der Verband Ew. Exzellenz für die gütige Zustellung des englischen Entwurfs von Vorschriften über die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und Lotsen-Dampffahrzeuge höflichst dankt, beehrt er sich auszusprechen, daß sich der Entwurf im wesentlichen mit den Beschlüssen deckt, die der Verband im Jahre 1901 in einer Eingabe an Ew. Exz. ausgesprochen hat. Mit besonderer Genugtuung ist der Fortfall der Vorschrift über die Verwendung farbiger Kunstfeuer auf Segelfahrzeugen mit Grundschleppnetzen (Art. 9d ad 2) als die Beseitigung einer Bestimmung zu begrüßen, die in Verbandskreisen ernste Bedenken wachgerufen hat. Durchbricht die Verwendung der Kunstfeuer in der im Art. 1d ad 2 der Kaiserlichen Verordnung vom 10. Mai 1897 (R. G. Bl. S. 215) vorgeschriebenen Anordnung doch das allen Seelenten in Fleisch und Blut übergegangene Ausweichprinzip von Rot zu Rot und Grün zu Grün. Da im übrigen Abweichungen des englischen Entwurfs von der deutschen Verordnung entweder nur redaktioneller Natur, oder als Ergänzung der Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 (R. G. Bl. S. 203) vorgenommen worden sind, würde es der Verband mit besonderer Genugtuung begrüßen, wenn die Bestimmungen des englischen Entwurfs auch für deutsche Fischerfahrzeuge Geltung erhalten.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten. Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1905. No. 51.

Hamburg, den 23. Dezember.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt. — Hebung des Standes. — Entstehung und wesentlicher Inhalt der York-Antwerp-Rules. (Fortsetzung.) — Zwei Entscheidungen des Kaiserl. Oberseamts. — Schiffbau. — Treibende Schifffahrtshindernisse. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Der § 1 Abs. 2 der Seemannsordnung

galt der sozialdemokratischen Partei während der Beratungen des Reichstages als der Angelpunkt des ganzen Gesetzes. Er war ihr und später auch der Reichstagsmehrheit Voraussetzung für die Bewilligung der Vorlage. Nur wenn der Vertragsfreiheit die drückendsten Fesseln auferlegt würden, sei der Schiffsmann vor der Willkür des Reeders oder Kapitäns geschützt. Anstatt, wie wir es damals befürworteten, die Vertragsfreiheit generell, ihre Ungültigkeit aber nur für besondere, näher zu bezeichnende Fälle gelten zu lassen, wurde der umgekehrte Weg eingeschlagen und der § 1 Abs. 2 kam in seiner jetzigen Gestalt zu Stande. Wir leben nun noch nicht drei Jahre unter dem neuen Gesetz und wie häufig haben sich seitdem schon die Schattenseiten der grundlegenden Bestimmung im § 1 (mehr für die Schiffsleute als für die Schiffsleitung) in der Praxis gezeigt! Wohl schon wiederholt in jedem Schiffsbetriebe. Zum Schutz der wirtschaftlich Schwachen geschaffen, schädigt dieser Paragraph die Interessen der Schiffsleute, beengt allerdings auch, was er ja beabsichtigte, die Entscheidungsfreiheit der Schiffsleitung. — Daß er störend auf Vorgesetzte und Untergebene wirkt, wurde schon auf S. 327 gesagt, als wir nachwiesen, daß es gegen den § 36 Abs. 1 Satz 1 verstoße, wenn auf See Zimmermann, Bootsmann, Segelmacher, also die Durchschläfer, keinen Wachtdienst versehen. Weit nachdrücklicher wirkt § 1 Abs. 1

in Zusammenhang mit § 36 Abs. 1, wenn er unter dem Gesichtspunkt der Überstundenlohnfrage betrachtet wird. Herr Amtsrichter Dr. Engel hat in der »Hanseatischen Gerichtszeitung« diese verdienstvolle Prüfung vorgenommen und dabei auch die §§ 34 und 35 in den Bereich seiner Erörterungen gezogen. Dabei kommt er zu folgendem einwandfreien Ergebnis: 1) Überstundenarbeit im Sinne des Gesetzes kommt nur in Frage, wenn das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt. 2) Auf See hat der Schiffsmann dringliche Arbeiten, die in seiner wachefreien Zeit erforderlich werden, ohne Anspruch auf Extra-Vergütung zu leisten. 3) Nichtdringliche Arbeiten dürfen ihm auf See in seiner wachefreien Zeit nicht übertragen werden, auch nicht gegen besondere Vergütung. Denn auch bei entgeltlicher Ausführung solcher Arbeiten wird der Schiffsmann »im Schiffsdienst verwendet« und das ist unzulässig, einerlei ob er sich ausdrücklich dazu bereit erklärt hat und ob ihm eine Extra-Vergütung dafür zugesagt ist oder nicht. — Das klingt merkwürdig, ist aber die logische Folgerung der Bestimmungen des § 1, der Vereinbarungen zu den §§ 34, 35 und 36 nicht zuläßt. Ebenso wenig wie der Schiffsmann einen Entgelt für freiwillig übernommene Extraarbeiten auf See beanspruchen kann, hat er natürlich auf solche Arbeiten ein Überstundenlohnrecht, die ihm der Kapitän als dringliche zu verrichten aufgibt, selbst wenn es sich ganz offenbar um eine nichtdringliche Arbeit handelte. In diesem



Falle böte sich dem Schiffsmann die Möglichkeit, den Kapitän, weil die Arbeit nicht dringlich war, wegen Überschreitung der Disziplinarbefugnis zu belangen, eine Vergütung für die geleistete Arbeit stände ihm wegen des § 1 Abs. 2 aber auch dann nicht zu. »Daß diese Ergebnisse höchst unerfreulich sind, wer möchte das bestreiten? Aber sie sind die bedenkliche Kehrseite eines derartigen Schutzes der wirtschaftlich Schwachen, wie § 1 Abs. 2 der Seemannsordnung ihn statuiert!« Mit diesen Worten schließt Herr Dr. Engel seine Abhandlung und man wird ihm nicht Unrecht geben können.

#### Stellung des Schiffsführers zum Maschinenleiter.

Das Seeamt in Bremerhaven bringt in seinem Spruch, den Selbstmord eines Heizers vom Dampfer »Willkommen« betreffend, unter anderem folgenden Passus: »Dem Kapitän fällt zur Last, daß er gegen die Ausschreitungen der Maschinisten nicht energisch genug vorgegangen ist« — und weiter heißt es in der Begründung, nachdem klargelegt, daß *nicht* nachzuweisen ist, daß das Verhalten des Kapitäns mit dem Selbstmord des Heizers in ursächlichem Zusammenhang steht: »Antrag auf Patententziehung ist *daher* seitens des Reichskommissars gegen ihn nicht gestellt.« Dem letzteren Satze des Seeamtes nach zu urteilen, kann man annehmen, daß der Reichskommissar den Antrag auf Patententziehung gegen den Schiffsführer gestellt hätte, wenn demselben durch sein negatives Verhalten ursächliche Schuld an dem Selbstmorde des Heizers K. nachgewiesen worden wäre. Beide Äußerungen des Seeamtes zeichnen, meines Erachtens nach in einer bisher nicht dagewesenen Weise, klar und bestimmt den Standpunkt des Schiffsführers im Verhältnis zu seinen Maschinisten, letztere als seine ihm unterstellten Offiziere. Nicht nur die Maschinisten, sondern der Kapitän mit in erster Linie wird hier für die Behandlung des unteren Maschinenpersonals verantwortlich gehalten. Es ist nicht der erste Maschinist, dem die Pflicht obliegt, für richtige Behandlung des Maschinenpersonals Sorge zu tragen, es ist der Schiffsführer selbst, der einzuschreiten hat, dem die Maschinisten auch in ihrem Betriebe unterstellt sind. Die schwere Strafe der Patententziehung scheint dem Schiffsführer hier sicher, falls er unterläßt, sich einzumischen und wenn eventuell sein negatives Verhalten den Tod eines Heizers mit herbeiführt. Daß der Patententziehung in einem solchen Falle der Staatsanwalt auf dem Fuße folgen würde, ist wohl gewiß. Daher kann, falls dieser Spruch des Seeamtes so bestehen bleibt, ein Hinweis darauf für *alle* Schiffsführer von Handelsdampfern nicht dringend genug empfohlen werden, und da solches durch Ihre werthe Zeitschrift am besten geschieht, ersucht um gefl. Aufnahme obiger Zeilen  
*ein Kapitän.*

**Den Prüflingen zum Schiffer auf kleiner Fahrt**  
seien die nachstehenden Ausführungen zur besonderen Beachtung empfohlen: Die Dispensationsgesuche solcher Seeleute, welche sich der Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt unterziehen wollen, ohne die im § 5 der Prüfungs-Vorschriften vom 16. Jan. 1904 verlangte zwölfmonatige Segelschiffsfahrzeit außerhalb der Küstenfahrt nach vollendetem 18. Lebensjahre nachweisen zu können, sind, wie wir aus authentischer Quelle erfahren, in letzter Zeit wieder in erheblicher Zahl hervorgetreten, offenbar weil diese Vorschrift den Beteiligten noch nicht hinreichend bekannt ist und sie es deshalb versäumen, bei der Verheuerung in den späteren Dienstjahren darauf Rücksicht zu nehmen. Nachdem während der bisherigen Übergangszeit den Gesuchen ein weitgehendes Entgegenkommen gezeigt ist, erscheint es gerechtfertigt und angebracht, allmählich mehr auf die wirkliche Durchführung der Anforderung der neuen Prüfungs-Vorschriften hinzuwirken, da diese nunmehr bald zwei Jahre bekannt sind und in dieser Zeit Gelegenheit gegeben ist, die an der vorschriftsmäßigen fehlende Fahrzeit nachzuholen. Für die nicht unerhebliche Zahl derjenigen Prüflinge zum Schiffer auf kleiner Fahrt, welche in der deutschen Hochseefischerei beschäftigt sind, dürfte es von besonderem Interesse sein, daß diese Fahrzeit, die nicht in der Stellung eines Vollmatrosen zurückgelegt zu werden braucht, auf den Loggen der Heringsfischerei-Gesellschaften, soweit sie die Grenzen der Küstenfahrt überschreiten, erworben werden kann.

#### Langer Ton als Warnungssignal auf der Unterelbe.

In der Seeamtsverhandlung, betreffend Kollision »Jarland« mit einem Ewer, wobei letzterer zum Sinken gebracht wurde, ist mir (schreibt uns ein Lotse) folgendes unverständlich: In der Verhandlung sagte der Lotse, daß er viele kreuzende Ewer, rote und grüne Lichter voraus hatte, und um nicht Irrtümer hervorzurufen, gibt er einen langen Ton mit seiner Dampfpfeife als Warnung. Einer der kreuzenden Ewer versteht dies Signal falsch — hält es für kurzen Ton — und geht vor dem Bug des Dampfers über Stag, wodurch die Kollision verursacht und der Ewer zum Sinken gebracht wurde. In den Ausführungen des Herrn Reichskommissars ist dieser lange Ton als *gesetzwidrig* beanstandet worden und es scheint sich das Seeamt diesen Ausführungen leider angeschlossen zu haben. Es hat sich nun aber dieser eine lange Ton oder mehrere kurz aufeinanderfolgende Töne als Warnungssignal in der Praxis gut bewährt und ist *lange* Brauch. Nun auf einmal *gesetzwidrig*, das ist mir unverständlich. Wenn es auch nicht *Gesetz* ist, so ist es doch noch nicht *gesetzwidrig*, der Begriff

geht doch zu weit. Ich möchte mir die Anfrage erlauben, ob wohl Aussicht vorhanden ist, daß in der Lokalverordnung für die Unterelbe ein Paragraph aufgenommen werde, der die Abgabe eines Warnungssignals in dieser Weise gestattet, und zwar aus dem

Grunde, weil wir häufig auf der Elbe in Lagen kommen, die es ausschliessen, einen oder zwei kurze Töne als Zeichen der Ruderlage anzugeben, weil wir das Gegenteil von dem, was wir wünschen, hervorbringen würden.

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

### 14) Ladebereitschaft. *Stiffening Cargo.*

Die Beklagte, eine Hamburger Firma, hatte das französische Schiff »Bougainville« gechartert, um eine Ladung Salpeter aus einem chilenischen Hafen nach Europa zu befördern. Die Klausel 16 der Charter-party bestimmte:

»Should the vessel not be ready to load at loading port on or before the 31. October 1903 charterer's agents to have the option of cancelling this charter-party.«

Das Schiff traf am 25. Oktober 1903 in Tocopilla mit Ballast ein und ging dort vor dem Hafen auf dem sog. Ballastgrunde vor Anker. Mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffes war es nicht möglich, zunächst den sämtlichen Ballast zu entfernen und erst dann mit der Einladung des Salpeters zu beginnen. Vielmehr mußte der Ballast nach und nach durch eine entsprechende Menge Salpeter ersetzt werden. Die 4. Klausel der Charter bestimmte, daß der Befrachter die zur Sicherung des Schiffes genügende Menge Salpeter als »stiffening cargo« zu liefern habe. Am 26. Oktober schrieb der Kapitän an den Agenten der Beklagten:

»I hereby beg to inform you, that my good vessel »B.« is in her berth ready to take her stiffening lest, soit 600 tonnes.«

Darauf wurden bis zum 31. Oktober unter entsprechender Verringerung des Ballastes 500 Tonnen Salpeter, die die Beklagte geliefert hatte, eingenommen. An diesem Tage waren noch etwa 300 Tonnen Ballast vorhanden und das Schiff noch auf dem Ballastgrunde. Am gleichen Tage zeigte der Agent der Beklagten dem Kapitän schriftlich an, daß diese auf Grund des Art. 16 der Charter-party von der Charter zurücktrete, wogegen der Kapitän protestierte.

Über die Berechtigung des Rücktritts kam es zu einem Prozesse vor den Hamburger Gerichten. Die erste Instanz entschied zugunsten des Reeder's, die zweite zugunsten des Befrachters. Das Reichsgericht hat das Urteil der ersten Instanz wieder hergestellt.

Das Oberlandesgericht findet in der Klausel 4 der Charter-party eine vertragsmäßige Festlegung des Begriffs der Ladebereitschaft, die auch für die Klausel 16 zu gelten habe. Es meint danach, daß die Einladung des für das Stiffening erforderlichen

Salpeterquantums lediglich als Vorbereitung für das eigentliche Laden aufzufassen sei, und daß das Laden selbst nicht eher beginnen sollte, als bis der Kapitän Anzeige gemacht, daß das Schiff — being clear of ballast and being well cleaned by the crew — bereit sei, im Ladehafen Ladung zu empfangen. In diesem Sinne sei das Schiff am 31. Oktober noch nicht ladebereit gewesen und deshalb der an diesem Tage erklärte Rücktritt des Befrachters berechtigt.

Diese Auffassung ist nicht haltbar. Schon allgemeine Überlegungen lassen sie als wenig empfehlenswert erscheinen. Denn das Rücktrittsrecht der Beklagten wäre danach von dem Nichteintritte eines Umstandes abhängig gemacht, dessen Eintreten das Schiff nicht durch eigene Maßnahmen, sondern nur unter tätiger Mithilfe der Beklagten hätte herbeiführen können, und der Rücktritt würde noch in einem Zeitpunkte statthaft gewesen sein, wo in Wirklichkeit schon ein großer Teil der Ladung eingenommen war. Tatsächlich läßt sich denn auch aus der Klausel 4 für den Begriff der Ladebereitschaft nichts entnehmen. Sie enthält Bestimmungen über die Liegezeit und die Überliegezeit und setzt insbesondere fest, daß die Ladezeit von 20 Werktagen nicht beginne,

before the master gives notice that the vessel — being clear of all inward cargo or ballast and being well cleaned by the crew — is ready to receive cargo at port of loading.

Also für den *Beginn der Ladezeit* ist es Bedingung, daß das Schiff auch von Ballast frei sei. Das hat den guten Sinn, daß die Zeit, in der die Abladung nur je nach der Löschung des zu ersetzenden Ballastes vor sich gehen kann und deshalb nicht ungehindert ist, bei Berechnung der Liegetage nicht mitgezählt werden soll. Daß aber das Schiff überhaupt erst dann als *ladebereit* anzusehen sei, wenn diese Voraussetzungen erfüllt seien, bestimmt die Klausel 4 nicht. Die Klausel 16 muß daher aus sich selbst und nach dem, was allgemein unter dem Begriffe der Ladebereitschaft zu verstehen ist, ausgelegt werden. Das aber führt zu dem Ergebnisse, daß das Schiff schon mit der Anzeige des Kapitäns vom 26. Oktober ladebereit war. Als durchgreifenden Satz darf man freilich nicht aufstellen, daß Ballast im Schiffe der Ladebereitschaft nie entgegenstehe, aber ebensowenig,

daß er ihr immer entgegenstehe. Es kommt auf die Umstände an. Hier ist außer Streit, daß es sich nur um den Ballast handelte, der für die Sicherheit der »Bougainville« auf der offenen Reede, dem sog. Ballastgrunde, erforderlich war und dessen sich das Schiff nur gegen Austausch mit einer entsprechenden Mongo Salpeter nach und nach entledigen konnte. Durch das Vorhandensein dieses nach und nach zu entfernenden Ballastes wurde die Abladung nicht unmöglich gemacht, wie schon daraus hervorgeht, daß tatsächlich bis zum 31. Oktober der größte Teil des Ballastes entfernt und durch 500 Tonnen Salpeter ersetzt war.

Ebensowenig aber darf die Ladebereitschaft, wie die Beklagte geltend gemacht hat, deswegen verneint werden, weil die »Bougainville« am 31. Oktober noch auf dem sog. Ballastgrunde

gelegen habe, also nicht, wie Klausel 16 verlange, *ready to load at loading port* gewesen sei. Daß diese Worte nicht allgemein den Hafenplatz bezeichnen sollten, wohin das Schiff zur Einnahme der Ladung beordert war, sondern auf die Unterscheidung zwischen den an diesem Orte gelegenen Lösungsplätzen gerichtet sein sollte, wäre eine willkürliche Annahme. Im übrigen ist es anerkanntes Recht, daß die Ladebereitschaft nicht erst dann vorhanden ist, wenn das Schiff am Bestimmungsorte den ortsgebräuchlichen oder ihm angewiesenen Abladeplatz eingenommen hat, sofern es sich nur instande befindet, sich auf Anweisung unverzüglich dahin zu begeben.

Urteil des I. Ziv.-Senats vom 1. November in Sachen Bureau & Baillergeau v. Fölsch & Co. Rep. I. 179/05.

## Hebung des Standes.

Von Nautikus.

»Viel Köpfe, viel Sinn!« Der alte Erfahrungssatz hat wieder einmal eklatante Bestätigung gefunden, als in den Sommermonaten diese Blätter die Erörterung des Gegenstandes: »Mittel zur Hebung des Standes« durch eine Reihe von Nummern hindurch von den verschiedensten Seiten zur Durchführung brachte. Und doch waren es in der Hauptsache sehr beachtenswerte und treffliche Bemerkungen, welche die Verfasser jener Aufsätze, so sehr sie auch in den Ansichten auseinander gehen mochten, zur Sache vorzubringen hatten, was natürlich nicht hindert, hier und da eine gänzlich abweichende Auffassungsweise an den Tag legen zu dürfen. Die bedauerliche Entgleisung, welche in der Frage in No. 27 enthalten war, ob die Vorbildung der Navigationslehrer auch ausreichend sei, den Nautikern das als erforderlich vorausgesetzte höhere Wissen beizubringen, darf hierbei füglich übergangen werden, denn sie konnte nur aus völliger Unkenntnis der Verhältnisse heraus aufgestellt werden. Die Aufwerfung dieser Zweifel hat verdientermaßen, da sie unnötiger Weise böses Blut machen mußte und unvereinbar schien mit der dort zu gleicher Zeit ausgesprochenen Hochachtung vor diesem Lehrstande, gebührende Zurück- und Zurechtweisung erfahren.

Mich will nun dünken, als ob von vornherein eine schärfere Formulierung der Frage angebracht und auch nützlich gewesen wäre. »Hebung des Standes!« sagt man. In dieser Form ist das Strebenziel doch recht allgemein gehalten. Da wirft sich doch zunächst die Frage auf: »Welche Art von Hebung hat man hierbei in's Auge gefaßt?« Will man die materielle Lage des Standes heben oder hat man eine Hebung des Bildungsniveaus

sich zum Ziel gesetzt, eine Hebung nach der geistigen und intellektuellen Seite hin? Oder beabsichtigt man schließlich unter Beiseitelegung einer Hebung im wirtschaftlichen und intellektuellen Sinne eine Besserung der Standeslage in gesellschaftlicher Beziehung. Also nach drei wesentlich unterschiedlichen Seiten hin kann eine Hebung des Standes in Frage kommen, wenn man von der vierten Seite als einer Hebung zu höherer moralischer Tüchtigkeit, zu höherem sittlichem Ernst ganz absieht und füglich absehen kann, da der Seemannsstand in dieser Hinsicht mindestens ebenso hoch steht, wie jeder andere Berufsstand in deutschen Landen.

Bei den bisherigen Erörterungen ist eine Hebung des Standes der Schiffsoffiziere allgemein so aufgefaßt worden als eine Hebung des Bildungsniveaus; nur nach dieser Richtung sollten die Hebel in Bewegung gesetzt werden, um die wünschenswerte Besserung der Lage der Erwerbsgruppe in dem komplizierten Organismus, den unsere Handelsmarine darstellt, wenn nicht mit einem Schlage zu erreichen, so doch erfolgreich anzubahnen. Wahrscheinlich ging man hierbei von der stillschweigenden Voraussetzung aus, daß ein höheres Wissen, daß ein Mehr von Theorie auch eine höhere Bewertung finden, den pekuniären Vorteil und die wirtschaftliche Besserstellung nach sich ziehen werde. Im allgemeinen mag dies ja richtig sein; denn »Wissen ist Macht« und ein gesichertes Wissen hebt nicht nur das Selbstgefühl des Einzelnen, sondern es drückt, wenn nach einer festen Norm von jedem verlangt, auch einem ganzen Stande seinen Stempel auf. Aber der Erfolg ist keineswegs immer mit Sicherheit im vollen Umfange zu gewärtigen, denn einmal ist vom theoretischen Wissen bis zum



haften Können ein sehr weiter Weg, den die Praxis allein vermitteln kann, und zweitens ist der ausschlaggebende Faktor der, ob diejenigen, in deren Dienst wir unser Wissen und Können stellen, auch geneigt sind, das Mehrwissen höher einzuschätzen und es pekuniär besser zu bewerten. Nur in dem Falle, wenn es mit Hilfe der durchgesetzten Forderung eines längeren Studiums und des dadurch bedingten Mehraufwandes an Geldmitteln gelänge, das Angebot von Kräften wesentlich herabzusetzen, ein Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage zu schaffen, könnte mit Sicherheit auf wirtschaftlichen Erfolg gerechnet werden. Ein solches Mißverhältnis aber, wenn es gewissermaßen künstlich erzeugt würde (womit allerdings keineswegs gesagt sein soll, daß dies hier zuträfe) und wenn es zweitens längere Zeit besteht, ohne durch neuen Zustrom, den veränderten Verhältnissen entsprechend, behoben zu werden, muß, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, stets als ein Allgemeinschaden und als ein schwerer Nachteil empfunden werden. Allerdings Erwerbsgruppen, wenn deren Angehörige sich zusammenschließen, haben wie die einzelnen Individuen, deren Selbsterhaltungstrieb sich auf die Vereinigung mehrerer, also ganzer Gruppen übertragen hat, das berechtigte Bestreben, in der Hauptsache lediglich ihre Interessen und diese allein zu verfechten, während oder doch vorgebend, was ihnen in einem besonderen Falle nützlich ist, auch dem großen Ganzen zugute komme. —

Ich muß nun sagen, daß es mir ganz vorfehlt erscheint, eine Mehrforderung an theoretischem Wissen einzustellen und zu begründen lediglich aus dem Gesichtspunkt, daß eine Hebung des Standes erwünscht und erforderlich sei. Wie kann man erwarten, daß der Staat die Hand dazu bieten werde, neue Gegenstände in den Unterricht einzufügen, die Prüfungen zu erschweren, die Schulbesuchszeiten bedeutend zu verlängern, überhaupt weit größere Ansprüche an Vorbildung, Zeit und Geldmittel zu stellen, allein aus dem Grunde, weil wir wünschen und es unseren Interessen entsprechend

halten, daß der Stand eine Hebung und Besserstellung erfahre! Die Aufstellung eines Programms zur Erweiterung und Vertiefung der theoretischen Kenntnisse der Offiziere und Kapitäne der Handelsmarine ist illusorisch, das Programm selbst hat keinerlei Aussicht auf Verwirklichung und die dahin zielenden Bestrebungen müssen scheitern, wenn sie nur aufgebaut sind auf dem Grunde der Wünsche auf Standeshebung. Was notwendig ist und unerläßlich, ist der Nachweis, daß es so nicht länger geht, daß die durch Schule und Prüfungen vermittelten Kenntnisse nicht ausreichend sind, den schwer verantwortlichen Dienst an Bord in sachgemäßer und den Anforderungen der Neuzeit entsprechender Weise auszuüben. An der Hand von Tatsachen, von Geschehnissen und vielen Beispielen (wenige reichen nicht aus, da sie nur Ausnahmen darstellen können); ferner durch Hinweise und Vergleiche, betreffs der höheren Ansprüche an das Wissen der Seeleute in führenden Stellungen auf Auslandsschiffen, sofern solche obwalten, ist der Beweis zu führen, daß die Forderungen an das Wissen bei uns unzureichend sind, daß wir höher prüfen müssen, um unsere Schifffahrt vor Schaden zu bewahren, um sie tüchtiger zu machen und mit besseren Waffen zu versehen in dem hartnäckigen Konkurrenzkampf der Nationen. Nur eine solche Begründung kann die Geneigtheit, aber diese auch mit Sicherheit in Regierungskreisen hervorrufen, eine Reform und Erweiterung des nautischen Unterrichts und der Prüfungsgegenstände in die Wege zu leiten.

Aber diese Beweisführung dürfte für die Allgemeinheit sehr schwierig, ich glaube gar, unmöglich sein. Denn es ist nicht bei uns allein anerkannt, daß wir durchweg sehr tüchtige Offiziere und Kapitäne haben, auch im Auslande selbst ist die Ansicht vorherrschend, daß deutsche Schiffe ein vorzügliches Führerpersonal ihr eigen nennen und daß die Erfolge deutscher Schifffahrt nicht zum geringsten Teil eben diesem Personal zu verdanken sind.

(Schluß folgt.)

## Entstehung und wesentlicher Inhalt der York-Antwerp-Rules.

(Vortrag, gehalten im Nautischen Verein in Bremen am 23. Nov. 1905 von Dispacheur Dr. jur. E. Prosch, Bremen).

(Fortsetzung.)

Die Regeln von 1890 wollen aber nur den Seewurf von Deckladung nicht ersetzt wissen, andere Beschädigungen derselben beim Rettungswerke, wie z. B. Schaden der Deckladung bei Gelegenheit der Löschung eines Feuers an Bord, sind durch die Regeln (im Gegensatz zum Wortlaut des deutschen Gesetzes) nicht von Havarie-Grosse ausgeschlossen, denn die Regel 2 stellt (ohne etwa eine Einschränkung in bezug auf Deckladung zu machen) den Grundsatz auf:

„Schaden, welcher einem Schiffe und seiner Ladung oder einem von beiden zugefügt wird durch oder in Folge eines Opfers zur Errettung derselben aus gemeinsamer Gefahr soll

als Havarie-Grosse vergütet werden; ebenso Schaden durch Wasser, welches durch die Luken oder durch andere Öffnungen in den Schiffsraum eindringt, sofern die Luken geöffnet oder die Öffnungen gemacht wurden zum Zwecke eines Seewurfs zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr.“

In den Yorker 1864er Regeln und in den York-Antwerp-Rules von 1877 waren eigentlich nur zwei Fälle solcher Opferhandlungen aufgeführt, nämlich Schaden infolge des Einstürmens von Wasser in zwecks Seewurfs geöffnete Luken oder gemachte Öffnungen, und dann Schaden, welcher infolge von Seewurf, durch Bruch oder Scheuern an der Ladung entsteht.

In den 1890er Regeln wurde nun der soeben mitgeteilte und allgemeiner gefaßte Grundsatz aufgestellt, der wohl lediglich eine internationale Sanktionierung des auch sonst prinzipiell gültigen Havarie-Grosse-Rechts ist.

Nach den kürzlich von mir über die Grundlagen der großen Havarie gemachten Ausführungen denke ich nicht näher auf diese Regel 2 eingehen zu brauchen und die Beispiele, die ich bei jener Gelegenheit anführte für Schäden an Schiff und Ladung infolge Vornahme einer Rettungsmaßregel, die könnten in gleicher Weise hier gegeben werden, mag es sich handeln um Kappen eines Mastes zur Verhütung des Konterns und den sonst dadurch angerichteten Schaden, mag es sich um Seewurf von Raumladung und dadurch verursachte sonstige Beschädigungen an Schiff und Ladung handeln, oder mag hierbei in das Schiff eindringendes Wasser Unheil stiften, und so fort.

Ich habe schon erwähnt, daß sich in den »Rules« die Tendenz geltend mache, die sog. »Träger der Gefahr«, also die Gegenstände, durch die eine Gefahr für Schiff und Ladung herbeigeführt sei, von einer Havariegrosse-Vergütung auszuschließen, falls sie bei den Maßnahmen, die man traf, um eben dieser Gefahr zu entgehen, selber beschädigt oder geopfert worden waren; ich muß diesen Gedankengang wieder aufnehmen, wenn ich die beiden nächstfolgenden Regeln mitteilen und näher interpretieren will.

Da kommt zunächst Regel 3 in Betracht, die im Laufe der Entwicklung der Regeln die weitestgehenden Umänderungen hat erfahren müssen.

In den Yorker Regeln von 1864 war bestimmt:

»Schaden, der dem Schiffe oder der Ladung oder beiden beim Löschen eines Feuers an Bord des Schiffes durch Wasser oder sonstwie zugefügt wird, ist große Havarie«, und es war damit ein Grundsatz ausgesprochen, der in allen Rechten in gleicher Weise Geltung hatte und nach dem überall in der Praxis verfahren wurde.

Auf der 1877er Konferenz erfolgte dann auf Antrag des Dispatcheurs Lowndes und in Verfolgung des Grundsatzes, daß die »Gefahrträger« auszuschließen seien, der Zusatz, daß keine Vergütung für die Wasserbeschädigung solcher Kolli eintreten solle, welche selbst vom Feuer ergriffen gewesen waren.

Die Regel ist dann auf dem Liverpools Kongreß noch erweitert worden, indem man die »sonstwie zugefügten Schäden« noch näher detaillierte, und dann sind nicht nur von Feuer ergriffene Kolli von Havariegrosse-Vergütung ausgeschlossen worden, sondern das, — wenn ich mich so ausdrücken darf — »Gefahrquellenprinzip« ist konsequent durchgeführt worden, so daß die Regel nunmehr lautet:

»Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung oder beiden beim Löschen eines Feuers an Bord des Schiffes durch Wasser oder sonstwie zugefügt wird, auch Schaden, welcher dadurch entsteht, daß ein brennendes Schiff auf Grund gesetzt wird, oder Löcher in dasselbe gebauen werden, sollen als Havarie-Grosse vergütet werden, mit der Ausnahme, daß keine Vergütung eintritt für Schaden an solchen Teilen des Schiffes und der lose verstaute Ladung oder an solchen Kolli, welche selbst vom Feuer ergriffen gewesen sind.«

Der erste Teil der Regel bedarf wohl keiner näheren Erläuterung, wohl aber der, welcher von der Ausnahme spricht. Bis zum Jahre 1890 wurde nach den York-Antwerp-Rules nur Stückgütern, nur Kolli, die vom Feuer ergriffen waren, eine Wasserbeschädigung, die sie beim Feuerlöschen erlitten hatten, nicht in Havarie-Grosse ersetzt; lose verstaute Ladung aber, die in Brand gewesen war und in Brand gewesene Schiffsteile waren, falls sie solchen Wasserschaden erlitten hatten, von einer Havariegrosse-Vergütung nicht ausgeschlossen, und ebensowenig war ein beim Löschen des Feuers anders als

durch Wasser an Stückgütern hervorgerufenen Schaden von einer Vergütung ausgeschlossen.

Nehmen wir zur Erläuterung folgendes Beispiel: Ein Dampfer ist mit Stückgütern und teilweise mit lose verstaute Ölsaatkuchen beladen; auf See bricht in einem Raum, in dem sich sowohl Stückgüter als auch Ölsaatkuchen befinden, Feuer aus, es brennen sowohl Stückgüter und Ölsaatkuchen, als auch schon Teile der Schiffswärerung. Nun wird Wasser in den Raum gespritzt, das Feuer nicht gelöscht, danach alles dicht gemacht und Kohlensäure in den Raum geleitet; dadurch wird man des Feuers Herr. Es wird später als Schaden festgestellt:

Angebrannte Stückgüter waren beschädigt durch Feuer zu 20 pZt. ihres Wertes; durch Wasser zu 10 pZt.; durch Kohlensäure zu 10 pZt. Die Ölsaatkuchen beschädigt zu 30 pZt. durch Feuer und zu 20 pZt. durch Wasser und die Farbe der Wäerungen, soweit nicht vorbrannt, war durch Wasser beschädigt und zu erneuern.

Nach den »York-Antwerp-Rules 1877« war dann in Havarie-Grosse zu ersetzen: für sämtliche Feuerschäden nichts, für die Stückgüter auch kein Wasserschaden, dagegen 10 pZt. des Wertes wegen Kohlensäureschaden; für die Ölsaatkuchen 20 pZt. wegen Wasserschadens und dem Schiffe war der durch Wasser beschädigte Farbaustrich zu vergüten.

Alle drei Arten von Gegenständen waren in gleicher Weise Träger der Feuersgefahr und dennoch diese verschiedene Bewertung der Schäden für die Havarie-Grosse! Es ist klar, daß dieser Zustand unhaltbar war, und auch das Prinzip, dem Regel 3 dienen sollte, nicht genügend zur Geltung gebracht wurde, sei es, daß man eben damals nicht an eine andere Löschbeschädigung, als durch Wasser, dachte, sei es, daß man die Regel nicht allgemein genug gefaßt hatte und darum war es nur eine richtige Durchführung des erst so lückenhaft bisher in der Regel 3 enthaltenen Grundsatzes vom Ausschluß der »Gefahrträger«, wenn jetzt in Regel 3 bestimmt wird, »keine Vergütung tritt ein für Schaden an solchen Teilen des Schiffes und der lose verstaute Ladung oder an solchen Kolli, welche selbst vom Feuer ergriffen gewesen sind«. Mögen nun Schiffe oder Ladungsteile durch Löschwasser oder Säureeinwirkung beim Löschen beschädigt worden sein, mögen sie durch Seewurf, der zwecks Feuerbeseitigung vorgenommen wurde, völlig verloren gegangen sein, immer ist eine Vergütung nunmehr für sie ausgeschlossen, falls jene Gegenstände vom Feuer ergriffen gewesen waren. Ist das aber ein zu billiger Grundsatz, daß die sog. »Gefahrträger« keine Ansprüche auf Vergütung erwerben, auch wenn sie neben der eigenen Beschädigung einen Schaden erlitten haben, der nachweislich nur durch die Rettungsmaßregel entstanden war? Das wird zu bejahen sein.

Das Prinzip der Havarie-Grosse ist, daß die Gesamtheit trägt, was der Einzelne im Interesse dieser Gesamtheit bei Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr an Schaden erlitten hat.

Auf der einen Seite stehen Gesamtheit und Opfer, auf der anderen Seite steht die Gefahr, der man entgehen will, oder die Quelle der Gefahr, die man beseitigen will. Da im Fall des Erfolges aber die Gesamtheit Nutzen zieht aus der Gefahrbeseitigung und damit indirekt aus der Opferung oder der Beschädigung vorher meist unversehrter Gegenstände, ohne daß diesem Vorteil ein Nachteil gegenübersteht, der ihr von den geopfert Gegenständen gebracht worden ist, so ersetzt eben die Gesamtheit den in ihrem Interesse den Gegenständen zugefügten Schaden, durch dessen Zufügung sie selber einen größeren Schaden entgangen ist.

Dem Vorteil jedoch, den, um den hier vorliegenden Fall zu nehmen, die Beschädigung bereits brennender Gegenstände für die Gesamtheit hatte, dem steht der Nachteil gegenüber, den eben diese Gegenstände dadurch, daß sie Teil an der Gefährdung der Gesamtheit hatten, der letzteren zufügt.

Dadurch, daß sie selbst die Quelle der Gefahr darstellten, waren sie die Veranlassung, welche die Gesamtheit erst zu Opfern zwang, und der Nutzen, den sie indirekt durch ihre Opferung und ihr Beschädigtwerden für die Gesamtheit geleistet haben, der wird nicht nur ausgeglichen, sondern meist weit übertroffen durch den Schaden, den die brennenden Gegenstände als Gefahrquelle der Gesamtheit allein dadurch zufügten, daß diese letztere Ersatz leisten muß für Aufopferung von Gegenständen oder sonstige Kosten der Gefahrbeseitigung; die Ursache waren sie.

Dafür aber, daß durch die Opferung eines Gegenstandes ein Schaden nicht noch vergrößert wird, den eben dieser Gegenstand selbst erst hervorgerufen hat, dafür eine Vergütung zu gewähren, das entspricht weder der Billigkeit noch den Grundsätzen über die Haftung für Beschädigungen, die durch fremde Sachen hervorgerufen sind.

Das Prinzip also, für Gegenstände, die selbst Quelle der Havariégrosse-Gefahr gewesen sind, eine Havariégrosse-Vergütung nicht zu gewähren, ist berechtigt und in der neuen Regel 3 von 1890 auch konsequent durchgeführt und es ist in gleicher Weise auch noch ferner in der folgenden Regel 4 ausgedrückt, die lautet:

»Verlust oder Schaden, welche durch Kappen der Trümmer oder Überbleibsel von Rundhölzern oder von anderen Sachen, welche durch Seegefahr vorher gebrochen oder weggeführt sind, entstehen, sollen nicht als Havarie-Grosse vergütet werden.«

Setzen wir den Fall, daß ein Mast bei heftigem Sturm über Bord gegangen ist, jedoch mit seiner Takelage an dem Schiffe festhängt und nun zur Rettung des noch vorhandenen Materials von dem Schiffer versucht wird, den Mast mit Zubehör an Bord zu bekommen. Der Mast mit Zubehör wird jedoch infolge des Sturms und hohen Seegangs so stark hin- und hergeschleudert, gegen die Schiffswand geschlagen, daß diese in größter Gefahr schwebt, von dem Maste leck gestoßen zu werden: Schiff und Ladung schweben in gemeinsamer Gefahr, und um diese zu beseitigen, wird der Mast geopfert, die ihn noch an das Schiff fesselnden Leinen gekappt und der Mast preisgegeben. Hier liegt Opferung eines Gegenstandes vor, durch die man gemeinsamer Gefahr hat entgehen wollen. Trotzdem verbietet Regel IV eine Vergütung dafür in Havariégrosse, und zwar aus demselben Prinzip, das auch jene Ausnahme der Regel III veranlaßte: Der Mast war durch sein Überbordgehen und gegen das Schiffschlagen allein die Quelle der Gefahr, die man durch sein Preisgeben zu beseitigen wünschte und beseitigte, und Ersatz in Havariégrosse ist nicht für ihn zu leisten.

Wie die beiden soeben behandelten Regeln einen Grundsatz aufstellen, der im Gegensatz steht zu dem Deutschen Rechte, das eine solche Einschränkung des Havariégrosse-Prinzips nicht kennt, so finden wir in der weiteren 5. Regel ebenfalls eine Nichtübereinstimmung, ja sogar eine fast völlige Umkehrung des deutschen Grundsatzes über die freiwillige Strandung. In meinem letzten Vortrage hatte ich Ihnen als Grundsatz des Deutschen Rechtes mitgeteilt, daß das H. G. B. nur eine solche freiwillige Strandung als Havarie-Grosse anerkennt, die geschieht, um einem sonst unvermeidlichen Untergang oder einer Kaperung zu entgehen, während aus sonstigen Gründen vorgenommene Strandungen (etwa um eine Feuergefahr zu beseitigen etc.) keine Akte großer Havarie sein sollen.

In den York-Antwerpener Regeln ist (im Prinzip schon seit 1864) fast das Gegenteil bestimmt, denn in ihnen heißt es:

»Wenn ein Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird unter Verhältnissen, welche es unvermeidlich erscheinen ließen, daß dasselbe andernfalls sinken oder auf Strand oder auf Klippen treiben mußte, so soll ein dadurch an Schiff, Ladung oder Fracht entstandener Schaden nicht als Havarie-Grosse vergütet werden. In allen anderen Fällen jedoch, wenn das Schiff zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr absichtlich auf Strand gesetzt wird,

soll der dadurch entstehende Verlust oder Schaden als Havarie-Grosse angesehen werden.«

Mit dem Deutschen Rechte deckt sich diese Regel nur insofern, als eine freiwillige Strandung, die um einer Kaperung zu entgehen, erfolgt ist, als Havarie-Grosse zugelassen ist. Während aber das Deutsche Recht sonst alle Fälle freiwilliger Strandung, die nicht vorgenommen werden, um ein wegsinkendes oder sonst dem Untergang geweihtes Schiff zu retten, nicht als große Havarie anerkennt, werden gerade diese Fälle in den York-Antwerp-Rules als große Havarie erklärt, dagegen eine freiwillige Strandung nicht als Havarie-Grosse anerkannt; wenn sie geschah, um ein wegsinkendes oder auf Strand oder Klippen treibendes Schiff zu retten. Was sind wohl die Gründe dieses bemerkenswerten Abweichens von dem Deutschen Recht? Nun, zunächst sind es Gründe rein praktischer Natur, dann aber läßt sich, wenigstens soweit es sich um die Fälle handelt, wo ein Schiff im Begriff ist, auf Strand oder Klippen zu treiben, der Standpunkt der Regel meines Ermessens auch sehr wohl theoretisch begründen und rechtfertigen.

Nehmen wir, um die praktische Seite der Frage zunächst zu betrachten, z. B. folgendes an: Ein Schiff ist im Begriff auf Klippen zu treiben, hat womöglich schon verschiedentlich gestoßen, und nun entschließt sich der Kapitän auf eine Stelle abzuhalten, wo er ebenen Grund vermutet. Er bringt sein Schiff auch dort hin und setzt es daselbst auf Strand, wobei es anscheinend an seinem Boden Beschädigungen erleidet. Würde er nun den Bodenschaden, den das Schiff beim Angrundsetzen erhalten hat, als große Havarie reklamieren, so stünde man sofort vor der Schwierigkeit der Feststellung, welcher Schaden ist durch die freiwillige Strandung und welcher schon vorher durch das Stoßen auf Klippen etc. hervorgerufen worden. Man befände sich da in einem Dilemma, aus dem man kaum einen Ausweg finden dürfte. Ähnlich würde es sich bei einem im Sinken begriffenen Schiffe verhalten; denn das Sinken ist wohl in der Regel auf Beschädigungen des Bodens zurückzuführen, mögen diese nun durch vorheriges Aufstoßen auf Klippen, harte Gegenstände, oder durch Leckspringen hervorgerufen sein, und auch da wird die Feststellung der verschiedenen Beschädigungsursachen schwer vorgenommen werden können. Ein weiterer Gesichtspunkt für die praktische Zweckmäßigkeit der York-Antwerp-Regel ist folgender, der durch ein Beispiel am klarsten erkannt werden wird. Ein Schiff in Legerwall treibt immer weiter dem gefährlichen Strand zu. Strandet es nun, so ist der dadurch entstandene Schaden ein Partikularschaden, dirigiert es aber der Kapitän an eine bestimmte Stelle des Strandes (NB. Daß es stranden muß ist unvermeidlich!), angeblich um es dadurch vor Wegsinken oder gefährlichem Auflaufen zu bewahren, so würde der Strandungsschaden plötzlich zur Havariégrosse. Was würde aber die Folge davon sein? Lediglich die, daß fast jede Strandung zu einer Havariégrosse-Maßregel gemacht werden würde, indem der Schiffer, das unvermeidliche Strandens voraussehend, nur auf einen bestimmten Punkt am Strand abzuhalten brauchte, mit dem Gedanken: »So, nun setz' ich mein Schiff dort freiwillig auf Grund!« Im Handumdrehen wäre aus einem Unfälle von rein partikularer Natur ein Havarie-Grosseakt geworden, ohne daß je ein solcher beabsichtigt gewesen wäre. Alledem wollte man vorbeugen und darum schuf man die Regel 5.

Bei den Beratungen in Liverpool 1890 war auch von einem Redner gesagt worden, die Regel 5 lasse sich deshalb rechtfertigen, weil ein Schiff, das im Begriff sei zu stranden oder wegzusinken, dadurch, daß es freiwillig auf Strand liefe und sich beschädige, kein Opfer bringe; denn wenn es, anstatt ganz unterzugehen, nun bloß einen Bodenschaden bekomme, so habe es nicht nur kein Opfer gebracht, sondern es habe ja viel mehr gerettet, als zu erwarten stand, demnach nichts geopfert, sondern noch etwas gewonnen. Das würde ein ziemlich



fadenscheiniger Grund sein, der dem Havariégrosse-Prinzip nicht gerecht wird, denn dieses *verlangt ja gerade eine Handlung oder Beschädigung, um mehr zu retten, als durch die Handlung verloren geht, es verlangt ja gerade einen Schaden, der freiwillig zugefügt wird, um nicht eine unfreiwillige Beschädigung zu erleiden, die sonst viel größer gewesen sein würde, ja sogar event. den Untergang bedeutet hätte.* Jene Begründung des betreffenden Redners müßte eigentlich alle Havariégrosse-Maßregeln ablehnen, z. B. dürfte dann der Hilfslohn für das Binnenschleppen eines manövrierunfähigen, leckenden Schiffes auch keine Havariégrosse-Maßregel sein. Denn dann könnte man mit demselben Rechte sagen: Der Hilfslohn ist doch kein Opfer? Im Gegenteil, es wäre ja sonst das ganze Schiff mit Mann und Maus gesunken, der Schaden also viel größer gewesen, wie nun durch die Aufwendung von Hilfslohn, es ist also nichts geopfert durch diese Maßregel, sondern alles gerettet worden, was sonst untergegangen wäre. Das Letzte ist ganz richtig, aber falsch ist es, aus diesem Grunde die Havarie-Grosse abzulehnen, während das Havariégrosse-Recht doch gerade solche Fälle im Auge hat und demgemäß den Ausgleich unter den Beteiligten eintreten läßt. Der soeben mitgeteilte Gedanke des betr. Konferenzmitgliedes ist keine Rechtfertigung für die Existenz der Regel 5, wohl aber glaube ich, daß man, wenigstens soweit es sich um Schiffe handelt, die im Begriffe sind, auf Strand oder Klippen zu treiben, durch eine andere Erwägung dazu kommt, die Regel als innerlich berechtigt zu erkennen.

Bei meinem Vortrage über die Grundlagen der großen Havarie hatte ich ausgeführt, daß eine Havariégrosse-Vergütung niemals eintreten dürfe, wenn es sich um einen Schaden handle, der bei einer Rettungsmaßregel durch eben dieselbe Gefahr entstanden sei, durch welche man überhaupt erst in die Notwendigkeit versetzt worden war, die Rettungsmaßregel vorzunehmen. Ich hatte damals als Beispiel angeführt den Fall des im Sunde gestrandeten Dampfers, der bei den Abbringungsmanövern durch die Klippen an der Strandungsstelle beschädigt worden war, diesen Schaden aber nicht in Havarie-Grosse ersetzt bekommen konnte, da er durch dieselbe gefährliche Situation hervorgerufen worden war, derentwegen man die Rettungsmanöver gemacht hatte. Wie liegt es nun in Fällen, wo ein auf Klippen oder Strand treibendes Schiff absichtlich auf eine bestimmte Stelle des Strandes gesetzt wird? Genau ebenso! Man kommt nämlich in Gefahr dadurch, daß man sich in allzu bedrohlicher Nähe des Bodens, des Strandes befindet und Gefahr läuft festzukommen, sich leck zu stoßen und event. zu zerschellen, und wenn man nun, um der äußersten Gefahr zu entgehen, auf eine bestimmte Stelle des Strandes abhält, wo man annimmt, daß der Schaden durch Auflaufen nicht so groß werden wird, und man demgemäß auf Grund läuft und sein Schiff beschädigt, so ist dieser letztere Schaden genau durch dieselbe gefährliche Situation entstanden (nämlich die gefährliche Nähe des Strandes), wegen der man die Rettungsmaßnahme getroffen hatte; man ist dieser Gefahr, durch den Strand beschädigt zu werden, nicht entgangen, sondern hat bloß die Intensität, die Größe der bevorstehenden Gefahr etwas herabgemindert und dadurch einen kleineren Schaden erlitten, als es sonst der Fall gewesen wäre; die Quelle der Schiffsbeschädigung ist aber dieselbe gefährliche Situation gewesen, der man durch die Rettungsmaßregel nur ihren bedrohlichsten Charakter genommen hat. Es ist darum meines Erachtens ganz folgerichtig, daß die York-Antwerp-Rules in solchen Fällen, wo ein auf Klippen oder Strand treibendes Schiff freiwillig auf Grund gesetzt wird, das Vorliegen einer Havariégrosse-Maßregel verneinen. Daß im Übrigen praktische Gründe für Regel 5 maßgebend gewesen sind, und welche Gründe dies waren, das habe ich vorhin schon dargelegt.

Als Fälle einer Havarie-Grosse, die im Deutschen Rechte nicht besonders aufgeführt, aber doch nach seinen Grundsätzen als solche anzusehen sind, hatte ich in den »Grundlagen der Großen Havarie« angegeben: Überanstrengung der Maschine bei Abbringungsversuchen eines gestrandeten Dampfers und Verbrauch von Ladung und Schiffsinventar als Heizmaterial. Diese Fälle waren in den 1864er und 1877er Regeln nicht enthalten, wurden aber, zumal sich ihre Aufnahme infolge der Ausbreitung und immer größeren Bedeutung der Dampfschiffahrt als geboten erwies, in Übereinstimmung mit dem englischen Rechte und dem des Kontinents, in die 1890er Regeln aufgenommen, und zwar wurden dafür folgende Grundsätze aufgestellt:

»Ladung und/oder Schiffsinventar und/oder Vorräte, welche notwendigerweise als Heizmaterial für die Maschine verbrannt sind, um Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr zu erretten, sollen in Havarie-Grosse vergütet werden, aber nur dann, wenn ein reichlicher Vorrat von Heizmaterial an Bord genommen war. Dagegen soll das Quantum Kohlen, welches nach vorzunehmender Abschätzung statt des Ersatzmaterials hätte verbraucht werden müssen — berechnet zum Preise des letzten Abgangshafens am Tage der Abfahrt — dem Reeder belastet und der Havarie-Grosse kreditiert werden.«

Und ferner:

»Schaden, welcher bei Versuchen ein gestrandetes und in Gefahr befindliches Schiff abzubringen, an dessen Maschine oder Dampfkesseln entsteht, soll als Havarie-Grosse vergütet werden, wenn nachgewiesen wird, daß derselbe entstanden ist in der wirklichen Absicht, das Schiff zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr abzubringen, auf die Gefahr hin, daß ein solcher Schaden entstehe.«

Daß die Strandung eine derartige war, welche Schiff und Ladung in gemeinsame Gefahr brachte und daß, um dieser Gefahr zu entgehen, die Maschine durch Rückwärtsgehenlassen überanstrengt worden ist, das verlangt die York-Antwerpener-Regel ausdrücklich, und sie schließt dadurch solche Überanstrengungen der Maschine aus, die z. B. vorgenommen werden, um einen Dampfer über eine Barre zu bringen, zu deren Passieren eigentlich normaler Weise Ladung hätte geleistet werden müssen, was jedoch aus Bequemlichkeitsrücksichten und um Leichterkosten zu sparen, mitunter unterlassen wird. War aber der Schaden, der der Maschine eines aufgelaufenen Dampfers bei den Abbringungsmanövern entsteht, allgemein als Havarie-Grosse erklärt, und auch von den Liverpooler Delegierten als solche anerkannt und in die Regeln aufgenommen, so war es nur logisch, daß man auch (cf. Regel 6) Schaden an Segeln und/oder Rundhölzern oder Verlust derselben dadurch entstanden, daß ein Schiff zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr vom Strande abgebracht wird (oder wie diese Regel hinzusetzt, höher auf denselben hinaufgetrieben wird) als Havarie-Grosse anerkannte; und ferner die Regel aufstellte:

»Wenn ein Schiff auf Grund geraten ist und Ladung und/oder Bunkerkohlen und/oder Proviant gelöscht werden, um dasselbe wieder flott zu machen, so sollen Extra-Ausgaben für Löschen, Leichterrente und Wiederverladen (wenn solche aufgewandt sind) und dadurch entstandene Verluste oder Beschädigungen als Havarie-Grosse vergütet werden.«

Ein durch Prangen, — d. h. übermäßiges Anstrengen von Segeln eines schwimmenden Schiffes, um es vom Strand fernzuhalten — entstehender Schaden an Schiff, Ladung und Fracht wurde nicht als Havarie-Grosse anerkannt. Der Grund dafür ist wohl auch praktischer Natur, um ungerechtfertigte Reklamationen vorzubeugen. (Nebenbei will ich hier bemerken, daß im französischen, italienischen, spanischen und dänischen Recht durch Prangen hervorgerufener Schaden in Havarie-Grosse ersetzt wird.)

(Schluß folgt.)

## Zwei Entscheidungen des Kaiserl. Oberseeamts.

**Grundstoß des Lübecker Dampfers »Pionier«.** Der Dampfer hatte auf der Reise von Bruntisland nach Stockholm Falsterbo-Feuerschiff um 4 h a. m. passiert und stieß um 6 h a. m. in der Nähe der Heulboje auf dem Kullagrund auf, nachdem der wachhabende I. Steuermann St. einen ihm vom II. Steuermann unrichtig aufgegebenen Kurs, ohne ihn nachgeprüft zu haben, gesteuert hatte. Kurz vor dem Unfall hatte St. die Brücke verlassen, um eine Notdurft zu verrichten. St. ist 47 Jahre alt und hat bisher stets glücklich gefahren. Das Lübecker Seeamt hatte ihm wegen seines Verhaltens das Schifferpatent entzogen. Er hatte Berufung eingelegt und mit Vertretung seiner Interessen Kapt. Köster-Rostock beauftragt. Nachdem der Beistand unter ausführlicher Darlegung des Unfalls das Oberseeamt ersucht hatte, seinem Mandanten das Patent zu belassen und nachdem der Reichskommissar Kapt. z. S. v. Bassewitz seinen ehemaligen Antrag erneut begründet und aufrecht erhalten hatte, verkündete das Oberseeamt, daß dem beschwerdeführenden Seeschiffer St. sein Schifferpatent zu belassen sei. Mit Bezug auf die Schuldfrage herrsche mit der Auffassung des Seeamts Lübeck durchaus Übereinstimmung, zu gunsten des St. spreche aber, daß er jahrzehntelang zur See gefahren sei, ohne sich nachweislich etwas zu Schulden kommen zu lassen. Da ihm gute Zeugnisse zur Seite stehen, hofft das Oberseeamt, daß diese eine schwere Nachlässigkeit dem St. eine Lehre für die Zukunft sein werde. Das Oberseeamt sah in der einmaligen groben Nachlässigkeit nicht den dauernden Mangel an den Charaktereigenschaften, welche zur Ausübung des Schifferberufes erforderlich sind und konnte daher zu einer Patententziehung nicht gelangen.

**Strandung des Gaffelschoners »Meteor« auf Puttgarden Riff.** Auf der Reise von Neustadt nach Wilhelmshaven begriffen, hatte der Schiffer H. (Inhaber eines Schifferpatents für kleine Fahrt) nach einer Darspauung von Dameshoved den Kurs auf NO $\frac{1}{2}$ N auf Staberhub abgesetzt. Das war um 6 $\frac{1}{2}$  p. m. Von 8—12 Uhr hatte der Matrose W., 19 Jahre alt, die Wache. Um 12 übernahm sie wieder der Schiffsführer. Die Luft war

hell und feuersichtig, der Wind hatte um Mitternacht auf Nzo geschifft. Mit NW-Kurs steuerte »Meteor« unter Steuerbordhalsen bei dem Wind. Als Hyllekrog und Marienleuchte in Sicht kamen, wurde, ohne Kreuzpeilung, nur Marienleuchte und zwar in WSW gepeilt. Später waren drei Feuer — Marienleuchte, Westmarkelsdorf und Fehmarnbelt-Feuerschiff — zugleich in Sicht, eine Kreuzpeilung wurde nicht genommen. Westmarkelsdorf war noch als festes Feuer sichtbar, woraus H. schloß, nicht zu dicht unter der Küste von Fehmarn zu sein. Dann kam eine heftige Regenboe von 20 Minuten Dauer auf; als sie vorübergezogen war, warf Markelsdorfer Feuer drei Blinke; für »Meteor« ein Beweis, daß er sich dem Lande zu stark genähert hatte. Der Schiffer ließ das Ruder nun sofort Steuerbord legen, doch schon im Drehen stieß das Schiff auf und blieb sitzen — auf Puttgarden Riff. Nach der Strandung wurden die Segel eingenommen, gelotet wurde nicht. Vom Ankern sah H. ab aus Furcht der Anker könne unter den Schiffsrumpf stoßen. — Das Seeamt zu Rostock hatte dem Schiffsführer H. die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen. Gegen diesen Spruch hatte er Berufung eingelegt und Herrn Rechtsanwalt Kämpel mit seiner Vertretung betraut. Nachdem Herr Kämpel in ausführlicher Weise die Navigierung vor und nach der Strandung beleuchtet und den Unfall hauptsächlich auf eine südliche nicht kontrollierbare Strömung zurückgeführt hatte, beantragte er die Rückgabe des Schifferpatents. — Das Oberseeamt entsprach diesem Antrage, wenn es auch die Strandung auf das Verschulden des Schiffers H. zurückführte. Bei seinem Urteil ist das Oberseeamt von der Ansicht ausgegangen, daß die gemachten Fehler nicht den Beweis liefern für die Unfähigkeit des Schiffers, fernerhin ein Schiff selbständig zu führen. Es ist dabei seine Jugend (H. ist 24 Jahre alt) mit in Betracht gezogen worden, des weiteren der gute Eindruck, den der Schiffer auf das Oberseeamt gemacht hat, welches sich der Erwartung hingibt, daß dem H. der Unfall zur Lehre dienen werde. Infolgedessen ist ihm das Patent als Schiffer auf kleiner Fahrt belassen worden.

## Schiffbau.

### Banaufträge.

Die Aktiengesellschaft »Weser« erhielt von dem Tonnen- und Bakenamt Bremen den Auftrag auf Erbauung von **zwei Leuchtschiffen** und von der Regierung in Schleswig den Auftrag auf ein ebensolches **Leuchtschiff**.

### Stapelläufe.

Für die Reederei Horn, Schleswig, wurde am 9. Dezember auf der Rostocker Neptunwerft der Dampfer »Hornsund« von 4000 T. Tragfähigkeit und einer 1000 pferdigen Maschinenanlage zu Wasser gelassen. Die Ablieferung des Schiffes wird voraussichtlich in 5 bis 6 Wochen erfolgen.

Auf der Werft des Bremer »Vulkan« lief am 16. Dezember der für die Hamburg-Amerika Linie erbaute Dampfer »Navarra« vom Stapel. Das Schiff, hauptsächlich für den Fracht- und Zwischendecks-Passagierverkehr nach dem La Plata bestimmt, mißt: 119,20  $\times$  15,24  $\times$  9,50 m, Wasserverdrängung 11 300 T., Ablaufgewicht 3050 T. »Navarra« besitzt außer einem sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden wasserdichten Doppelboden 8 bis zum Hauptdeck reichende wasserdichte Querschotte, deren Anordnung den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft entspricht. Das Brückenhaus hat Platz zur Unterbringung von 360 Zwischendeckspassagieren, im mittleren Teile einige

Kammern für die Schiffsbesatzung, während der vordere Teil als Laderaum dient, der jedoch im Bedarfsfalle ohne Schwierigkeiten zur weiteren Unterbringung von 430 Zwischendeckspassagieren hergerichtet werden kann. Das Schiff erhält eine dreifache Expansionsmaschine von 2400 indizierten Pferdekraften, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 11 Knoten erteilen soll. Den zum Betriebe aller Hilfs- und Hauptmaschinen erforderlichen Dampf liefern 3 Einendekessel mit zusammen 9 Feuern, die für künstlichen Zug eingerichtet sind. Die Kohlenbunker fassen etwa 1000 Tonnen Kohlen.

### Probefahrten.

Der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck neu-erbaute Dampfer »Helene Blumenfeld« unternahm am 12. ds. Mts. seine Probefahrt, die sich von Travemünde bis Holtzenau erstreckte. Der Dampfer mißt: 295'0"  $\times$  40'6"  $\times$  21'3" engl., Tragfähigkeit bei 18' 6" Tiefgang 2775 tons. Das Schiff ist mit einer Triple-compound-Maschine ausgerüstet, die auf der Probefahrt ca. 1850 Pferdekraften indizierte, bei welcher Leistung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 13,75 Knoten in der Stunde erreicht wurde. Speziell für die Kohlenfahrt zwischen Hamburg und England erbaut, erhielt der Dampfer die neuesten Einrichtungen für raschestes Laden und Entlösen derartiger Kohlenladungen, wofür von der Werft nach bei früher erbauten Kohlendampfern gemachten Erfahrungen eine Zentralwippmaschineneinrichtung von 15 Wippköpfen angeordnet worden

ist, so daß das Schiff in der kurzen Zeit von acht Stunden die vorerwähnte Ladung löschen kann.

Am 16. Dezember machte der auf den Howaldtswerken, Kiel, für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg erbaute Fracht- und Passagierdampfer **«Presidente Quintana»** die kontraktliche Probefahrt, die die sofortige Abnahme des Schiffes durch die anwesenden Vertreter der Reederei zur Folge hatte. Der Neubau mißt: 240×36'0" ×23'8", Tragfähigkeit 2250 tons. Der Dampfer ist mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 750 ind. Pf.-St. ausgerüstet und besitzt Einrichtungen für 30 erster und 44 dritter Klasse-Passagiere. Die kontraktlich zu leistende Geschwindigkeit des Schiffes beträgt 9½ Knoten beladen; bei der Probefahrt wurde eine solche von 11½ Knoten in Ballast erreicht. — Das Schiff wurde am 5. September ds. Js. bestellt. Es ist demnach in 100 Tagen zur Ablieferung gelangt.

Auf der Werft der Aktiengesellschaft **«Neptun»**, Rostock, sind die Schiffbauer — an 200 Arbeiter — in den Ausstand eingetreten.

## Treibende Schifffahrtshindernisse.

(Nach Mitteilungen der Seewarte).

### Wrackberichte.

Es wurden gesichtet: Am 7. Dezember auf 54° 50' N 2° 0' O: Wrack, 2 Masten ragen 20' heraus. — Am 11. Dezember auf 54° 44' N 12° 26' O zwischen Gjedser-Feuerschiff und Möen: gekentertes Schiff. — Am 9. Dezember bei Terschelling-Feuerschiff WSW 12 Sm.: herausragender Mast. — Am 18. Dezember auf 36° 25' N 18° 27' O: auf Wrack unter Wasser gestoßen. — Am 12. Dezember: Nantucket Soal-Feuerschiff ist im Schlepp vom D. **«Azalia»** gesunken. — Am 15. November bei Kap Morgan NO 2 Sm.: auf treibendes Wrackgut gestoßen. — Am 10. Dezember auf 54° 7' N 6° 5' O 20 Sm. vom Borkum-Feuerschiff: eiserner herausragender Mast eines Wracks. — Am 11. Dezember 10 Sm. östlich vom South Arklow-Feuerschiff: herausragender treibender Mast.

### Eisberichte.

Es wurden gesichtet: Am 29. November auf 47° 0' N 52° 10' W: Eisberg. — Am 10. Dezember auf 46° 0' N 48° 0' W: Eisberg und auf 46° 0' N 47° 0' W: Eisberg. — Am 29. November auf 48° 33' N 49° 8' W: Eisberg und auf 48° 31' N 49° 8' W: kleiner Eisberg. — Der St. Lawrence ist am 18. Dezember noch offen gewesen, jedoch wagen die Schiffe nicht mehr in Montreal zu laden, sondern tun das in Quebec und in anderen flussabwärts gelegenen Häfen, da man jeden Augenblick ein Zutrieren erwartet. Auch der Hudson und Delaware sind noch offen, doch gehen die Versicherer keine Versicherung für diese Flußschifffahrt ein.

**Bemerkung der Redaktion.** Die hier seit einigen Wochen dank dem gütigen Entgegenkommen der Seewarte bekanntgegebenen Meldungen über treibende Schifffahrtshindernisse sind von der deutschen Seewarte zusammengestellt aus amtlichen Telegrammen des Reichs-Marine-Amtes, aus unmittelbar an die Seewarte gerichteten Meldungen von ankommenden Schiffen und von Reedereien und aus den täglich erscheinenden Schifffahrtszeitungen. — Namentlich die aus der Presse stammenden Angaben über Peilungen lassen nicht erkennen, ob sie rw oder nw gemeint sind. Sie sind trotzdem aufgenommen worden, da es aus selbstverständlichen Gründen nicht darauf ankommt, mit minutiöser Genauigkeit die Lage eines Schifffahrtshindernisses zu kennen. Schon nach wenigen Stunden wird es wo anders hin vertrieben sein. Dennoch werden die ausgehenden Schiffe durch diese Meldungen auf jene Gegenden aufmerksam gemacht,

um sie zu veranlassen, daß dort besonders guter Ausguck auch in freiem Fahrwasser gehalten werde.

## Maritime Rundschau.

Am 19. Dezember hat die Syndikats-Reederei G. m. b. H., Hamburg, ihre konstituierende Versammlung abgehalten und die Herren Albert Ballin und Ad. Woermann zu Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt. Die Wahl des Herrn Branslow zum Direktor wurde bestätigt. Der Gesellschaft gehören bisher sechs Dampfer an, darunter 2 je 5000 T., 1 ca. 6500 T., Dampfer **«Orissa»** und 2 neue der Hanseatischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die Roland-Linie, Bremen, wird ihren ersten Dampfer am 10. März von Bremen über Antwerpen nach Punta Arenas, Corral, Coronal, Valparaiso, Antofagasta, Ipek, Arica, Mollendo, Callao, Salaverry in Dienst stellen. Die Expeditionen werden zunächst vierwöchentlich erfolgen. In Aussicht genommen ist innerhalb Jahresfrist in kürzeren Zwischenräumen zu fahren.

Der Anheimgabe der Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg, für die deutschen Küstenschiffer staatliche Schifffahrtspremien nachzusuchen, ist, wie der **«N. Hbg. Börsenballe»** berichtet wird, der Schifferverein zu Westrhaderfehn nicht geneigt, Folge zu leisten. In einer Eingabe vom 3. November d. J. ersucht er die Handelskammer, dahin zu wirken, daß ausländische Fahrzeuge von dem deutschen Fluß- und Binnenschiffsverkehr ausgeschlossen werden, doch stellte sich die Handelskammer auf neue, auf den Standpunkt, daß solchem Ersuchen nicht entsprochen werden könne.

Die Einrichtung eines Seemannspastorats in Hamburg ist beschlossen; die Stelle wird zum 1. April zugleich mit der Eröffnung des neuen Seemannsheims besetzt werden.

Das Recht, die Kreuzflagge zu führen, steht, nach der **«Seefahrt»**, gegenwärtig 75 Reserveoffizieren zu. Von diesen gehören 52 nach Hamburg; die Hamburg-Amerika Linie besitzt 36 zur Führung der Flagge berechnete Kapitäne. Nach Bremen gehören 17, davon 13 zum Norddeutschen Lloyd. Das ganze Ostseegebiet stellt nur 5 Kapitäne.

Zur Aufnahme deutscher Flüchtlinge in Rußland sind am 18. Dezember die vom Reich gecharterten Dampfer **«Bavaria»** (H. A. L.) und **«Weimar»** (N. D. L.) nach Libau und Reval bzw. Riga abgegangen.

Für die Rettung der Besatzung des kanadischen Schoners **«Julian H. Archer»** durch den Dampfer **«Nubia»** der Hamburg-Amerika Linie sind von der kanadischen Regierung Auszeichnungen verliehen: dem Führer der **«Nubia»**, Kapt. G. Habel ein silberner Pokal, dem I. Offizier E. Knorr eine goldene Uhr, dem II. Offizier E. Misch eine silberne Uhr, dem Bootsmann und Zimmermann je 15 Dollar und drei Matrosen je 10 Dollar Gold.

Nach einer Verfügung der schwedischen Regierung soll die bei **«Svenska Högarne»** befindliche Lotsenstation mit Schluß dieses Jahres eingezogen werden.



## Vermischtes.

**Ans verschiedenen Seeamtsentscheidungen.** Kollision der Dampfer »Sphene«, »Canarias« und »Garlands« im Hamburger Hafen: Die »Sphene« hat hierbei so schwere Schäden erlitten, daß sie an der Südseite des Fahrwassers gesunken ist. Die Ursache der ersten Kollision liegt darin, daß das von dem »Canarias« bei der Begegnung mit der aus dem Haßabafen ausfahrenden »Sphene« gemachte *Ausweichmanöver versagte*. Die zweite Kollision ist eine direkte Folge der ersten. Eine schuldhaftige Navigierung ist der Leitung keines der drei Schiffe zum Vorwurf zu machen. (Hamburg.) — Kollision des Dampfers »Garlands« mit dem Ewer »Elise Wiepke« bei Juels Sand auf der Unterelbe: Sie ist dadurch verursacht, daß der Schiffer des Ewers, durch ein *vorschriftswidriges und mißverständliches Schallsignal des Dampfers* (Ein langer Ton. Siehe die Ausführungen auf S. 606. D. R.) veranlaßt, über Stag ging und so dem überholenden Schiffe vor den Bug geriet. (Hamburg.) — Strandung des Besahnewers »Sirius« bei Schleimünde: Der Unfall wäre vermieden worden, wenn der Schiffer weiter vom Lande abgehalten und *dem unbefahrenen Jungen nicht das Ruder überlassen hätte*. (Flensburg.) — Bruch des Exzenterbügels an Bord des Dampfers »Venetia«: Das Seeamt entschied dahin, daß der Bruch des Exzenterbügels im wesentlichen auf die *mangelhafte Konstruktion der Maschine*, wahrscheinlich auch auf *mangelhaftes Schmiermaterial* oder eine unsachgemäße Behandlung zurückzuführen sei und daß ein Verschulden der Schiffsleitung und auch des leitenden Maschinisten sich nicht hat feststellen lassen. (Stettin.) — Strandung der Yacht »Johanne Margarethe« auf Alsen. Es ist anzunehmen, daß der schlechte Zustand der Segel dazu mitgewirkt hat. Es würde sich empfehlen, wenn an der Küste von Alsen ein *deutschsprechender Strandvogt angestellt würde*. (Flensburg.)

**Tonnengebühr in Bougie (Algier).** Einer Mitteilung der Handelskammer in Bougie zufolge ist die für diesen Hafen durch Dekret vom 30. Januar 1897 festgesetzte Tonnengebühr (*taxe de péage*) mittels ministerieller Verfügung vom 30. Okt. d. J. wie folgt abgeändert worden: »Die Erhebung der Tonnengebühr von 50 Cts. für die Gewichtstonne der geladenen, gelöschten oder umgeladenen Waren, welche im Hafen von Bougie zufolge Dekrets vom 30. Januar 1897 für Schiffe von regelmäßigen Schiffslinien, die den Hafen mindestens einmal monatlich anliefen, festgesetzt war, findet auch Anwendung auf solche Schiffe, welche nicht regelmäßigen Schiffslinien angehören, an Stelle der für diese Schiffe durch Dekret vom 30. Januar 1897 festgesetzte Tonnengebühr von 50 Cts. für die Register-tonne. In keinem Falle darf diese Tonnengebühr die Summe überschreiten, welche bei Anwendung der Gebühr von 50 Cts. auf den Netto-Raumgehalt des Schiffes erzielt worden wäre.«

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 18. Dezember. Als Mitglieder wurden die Herren Nicolas Danzel, Robert Niemeyer und G. Reinicke aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge wurde das V. Rundschreiben verlesen und besprochen. Der dort ausgesprochenen Aufforderung des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, Herrn Geh. Rat Schultze, zum Gesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen erneut Stellung zu nehmen, kam der Verein durch Verlesen der früher zu diesem Gegenstand gestellten Anträge und durch den Beschluß nach, sich in den nächsten Sitzungen eingehender mit der Materie beschäftigen zu wollen. Nächste Sitzung am 8. Januar.

### Nautischer Verein zu Bremen.

Sitzung vom 14. Dezember. Auf der Tagesordnung stand die *Markung der Lotleinen*. Zur Beratung von Vorschlägen war eine Kommission eingesetzt, in deren Namen Herr Kapt. Thalenhorst folgenden Bericht abstattete und näher begründete: »Der Nautische Verein Bremen erachtet bei dem jetzigen Stande der Schiffsfahrtskarten an Stelle der bisherigen Willkür in der Lotung eine einheitliche Markung, der das Metermaß als deutsches Maß zu Grunde gelegt wird, für notwendig.« Dieser Kommissionsbeschluß fand nach lebhafter Aussprache, an der sich die Herren Böttcher, Kontreadmiral Thiele, Lotsenkommandeur Minsen und Professor Dr. Schilling beteiligten, die Zustimmung des Vereins. Im Anschluß hieran hielt Professor Dr. Schilling einen Vortrag über den Stand der vom *Reichs-Marine-Amt* herausgegebenen *Seekarten*. Der Vorsitzende Herr Direktor Nolze dankte dem Vortragenden für seine, von der Versammlung sehr beifällig aufgenommenen Ausführungen, die wir in nächster Nr. bekanntgeben werden.

### Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 20. Dezember. Im Namen des Vereins dankte der Vorsitzende Herr Kapt. Langerhansz für Überweisung von Mk. 300 an den Unterstützungsfonds des Vereins. Nach Erledigung der Eingänge beschäftigte sich der Verein mit dem Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen und nahm insbesondere zu folgenden Punkten Stellung: *Patententziehung ohne Antrag des Reichskommissars*. Obgleich im Allgemeinen Stimmung dafür war, weil dann eine Verminderung der Anträge auf Patententziehung erwartet wird, sah der Verein von besonderen Anträgen in der Erwartung ab, bald Gelegenheit zur Beratung eines neuen Gesetzentwurfes zu erhalten. *Seeschiffer als Reichskommissare*. Aus denselben Gründen wie zu 1) wird kein Beschluß gefaßt; aus der Diskussion ging keine besondere Neigung für diesen Antrag hervor. *Patententziehung ohne Verschulden an einem Unfall*. Ist die Versammlung auch im Prinzip der Überzeugung, daß unfähige Elemente aus dem Seeschiffer- und Schiffssoffiziersstand zu entfernen seien, so sieht sie in der Verwirklichung der Idee doch ein zweischneidiges Schwert, eine Maßnahme mit unabsehbaren Folgen; daher wird sie abgelehnt. Zwei weitere Gegenstände: Seeämter im Auslande und Beisitzer des Oberseeamtes werden am 3. Januar 1906, der nächsten Sitzung besprochen werden.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: In der am 14. Dezember abgehaltenen *außerordentlichen Mitgliederversammlung* wurden 10 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Von der Nebenstelle Stettin war das Protokoll der ersten Versammlung in diesem Winter eingegangen, aus welchem hervorgeht, daß die Versammlungen der Nebenstelle Stettin, welche regelmäßig Dieostags abend stattfinden, sich mit der Vorbereitung für den nächsten Schiffer-Verbandstag beschäftigen werden. Ferner teilte die Nebenstelle Stettin mit, daß sie in diesem Winter drei gesellige Zusammenkünfte abhalten werde, und zwar am 6. Januar, am 17. Februar und am 3. März. — Auf der Tagesordnung stand: 1) Endgültige Stellungnahme zu der Angelegenheit, betreffend die Agitation gegen den Verein in Bremerhaven; 2) Neuordnung der Unterstützungskasse des Vereins. Zu 2: Die vom Verwaltungsrat beantragte Neuordnung der Unterstützungskasse wurde einstimmig angenommen. Der vom Verwaltungsrat ausgearbeitete und der Versammlung vorgelegte Satzungsentwurf wurde bis § 6 beraten und angenommen.

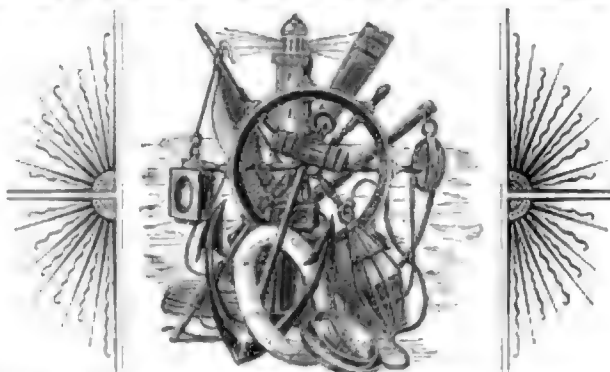
# Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer  
zu Hamburg.  
(Geschäftsführender Verein.  
Stubbenhuk 18.)

Seeschiffer-Verein „Weser“  
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“  
in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft  
in Lübeck.



Verein  
Flensburger Seeschiffer  
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein  
in Danzig.

Verein  
Deutscher Kapitäne und Offiziere  
der Handelsmarine Hamburg.

Verein Hamburger Elblotsen.

## Verbandstag.

Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins bringt den Mitgliedern hiermit zur geneigten Kenntnis, daß der XIII. Verbandstag des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine am 5. und 6. Februar 1906 in Berlin im Hotel de Rome, Unter den Linden, stattfinden wird.

## Westertill-Feuerschiff.

Außer den den Mitgliedern durch Rundschreiben bekanntgegebenen Gegenständen der Tagesordnung des nächsten Verbandstages stellt der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg, zur Beratung: »Auslegung eines Feuerschiffs an Stelle der Westertilltonne zwischen Weser und Elbe.«

Zur Begründung des Antrages weist der Verein auf S. 421 seines Organs »Seefahrt« hin. Dort wird zunächst der ablehnende Standpunkt des Senats zu Hamburg gegenüber einem Antrage der Bürgerschaft auf Auslegung eines Feuerschiffs bekanntgegeben. Daran schließt sich die folgende Stellungnahme des Vereins:

»Vom seemännischen Standpunkte aus kann man sich den Ausführungen des hamburgischen Senates nicht anschließen. Bei sichtigem Wetter ist ein Feuerschiff bei der Westertill allerdings überflüssig, ebenso auch in gewissem Maßstabe bei unsichtigem Wetter für Dampfer, welche, von Westen kommend, die Elbe ansteuern wollen. Von unschätzbarem Werte würde das Feuerschiff, vorausgesetzt, daß es ein kräftiges Nebelsignal abgibt, aber für alle Fahrzeuge, welche von Norden kommen, und für alle Segelschiffe, welche bei östlichem Winde von Westen kommen, sein, wenn sie bei Nebel, Schneesturm oder sonstigem unsichtigem Wetter versuchen müssen, die Elbe aufzufinden. Diesen allen wird es ein schmerzliches Gefühl sein, erfahren zu müssen, daß die Auslegung des Feuerschiffes an der Aufbringung der Kosten scheitern soll. Sie werden sich tatsächlich freuen, wie die deutsche nautische Zeitschrift »Hansa« andeutet, wenn anstatt des gewünschten Feuerschiffes wenigstens eine möglichst kräftig tönende Heul- oder Glockenboje zur Warnung vor der Westertill ausgelegt wird.

Auch in rechnerischer Hinsicht können wir dem Verfasser dieser Mitteilung nicht zustimmen, wenn er behauptet, daß Hamburg die Kosten für das Feuerschiff voraussichtlich allein zu übernehmen haben würde, weil ein Nutzen des Westertill-Leuchtschiffes für andere als nach der Elbe fahrende Schiffe sich nicht behaupten lassen werde. Ist denn wirklich Hamburg der einzige Staat, welcher sich für die die Elbe ansteuernden Schiffe zu interessieren hat? Es scheint, als ob der Verfasser sich nicht gegenwärtig gehalten hat, daß »nach der Elbe fahren« nicht mehr dasselbe ist wie »nach Hamburg fahren«.

Wie das Kanalamt des Kaiser Wilhelm-Kanals in seinem Verwaltungsberichte für das Geschäftsjahr 1904 mitteilt, haben in der Zeit vom 1. April 1904 bis 31. März 1905 den Kanal passiert:

8197 Seedampfer . . . . .	mit 6 693 871 Tons Brutto
1319 Fischdampfer . . . . .	» 196 693 » »
446 deutsche Kriegsschiffe . . . . .	» 845 823 » »

zus. 9962 Seedampfer . . . . . » 7 736 387 Tons Brutto

Durch einen Vergleich mit früheren Jahren läßt sich leicht feststellen, daß dieser Verkehr durch den Kaiser Wilhelm-Kanal in beständigem Steigen begriffen ist.

Allen diesen Schiffen des Kaiser Wilhelm-Kanals, besonders den von der Nordsee »nach der Elbe fahrenden«, welche in den Kanal einlaufen wollen, würde ein Westertill-Feuerschiff ebenso unschätzbare Dienste tun, wie den »nach der Elbe fahrenden« Schiffen, welche Hamburg aufsuchen wollen. Wir sind der Überzeugung, daß obige Zahlen schon allein dafür sprechen, daß der Preussische Staat mit Rücksicht auf eine weitere Hebung des Verkehrs durch seinen Kaiser Wilhelm-Kanal ein großes Interesse für das Westertill-Feuerschiff haben würde und deshalb sehr wohl geneigt sein dürfte, sich in die Kosten dieses Feuerschiffes mit Hamburg zu teilen.«

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Publikations-Organ der See-Berufsgenossenschaft.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vortretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Korrespondenzen sind an die Redaktion, Hamburg, Stubbenhuk 18, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1905. No. 52.

Hamburg, den 30. Dezember.

42. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Hebung des Standes. (Schluß.) — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. — Der Stand der vom Reichsmarineamt herausgegebenen Seekarten. — Entstehung und wesentlicher Inhalt der York-Antwerp-Rules. (Schluß.) — Schiffbau. — Treibende Schiffsfahrtsbindernisse. — Maritime Rundschau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten.

### — Auf dem Ausguck. —

#### Seeberufsgenossenschaft — Handelsamt.

Die Stellung der englischen Kapitäne und Schiffsoffiziere zum Handelsamt wird durch ein Gespräch beleuchtet, das „Nautical Magazine“ einen Kapitän mit seinem I. Offizier führen läßt. Hierbei fällt der vom Gegenpart als richtig gekennzeichnete Ausspruch: „It is a pity that in these days we look on the Board of Trade as our natural enemy; that departement ought to be a sort of father to us.“ — Der natürliche Feind, dem jedwedes Hindernis von Reederei und Schiffsleitung in den Weg gelegt wird, dessen Beamten der Aufsichtsdienst an Bord in jeder denkbaren Weise erschwert wird. Wem es gelingt, den Beamten ein Schnippchen zu schlagen, sie zu hintergehen, er weiß, welchem freudigen Widerhall seine Handlungsweise in Kollegenkreisen begegnet. Diese Auffassung englischer Reeder und Schiffsfunktionäre über ihre Schiffsfahrtsbehörde ist, was wir hier immer und immer wieder ausgesprochen haben, die Frucht des staatlichen Bewachungssystems über den internen Schiffsfahrtsdienst. Hätten wir — der periodisch auftretende Wunsch einiger glücklicherweise mit der Zeit an Zahl abnehmender Kreise — ein Reichsschiffsfahrtsamt, die Verhältnisse lägen bei uns nicht viel anders wie gegenwärtig in England. Allzu-erklärlich. Eine große Anzahl englischer Unfallverhütungsgesetze hat gegen lauten Protest und entschiedenen Widerstand der Reeder die Sanktion des Parlaments erhalten. Darunter sind Vorschriften,

die, als Vorbeugung vor den Anhängern irgend einer Zeitströmung zustande gekommen, mehr die Eigenschaft haben, den Geldbeutel der Reeder zu belasten und der Schiffsleitung ihren Dienst zu erschweren, als dringend erforderlich zu sein. Das wissen die Reeder, Kapitäne und Schiffsoffiziere, daher ihr passiver Widerstand den Aufsichtsbeamten gegenüber, daher ihre natürliche Feindschaft gegen die an dem Zustandekommen der Gesetze nicht einmal immer beteiligt gewesene Aufsichtsbehörde. Die Beamten, weil sie, bekannt mit der Auffassung der Schiffsleitungen über den staatlichen Aufsichtsdienst, Scheerereien und Ärgernis gerne aus dem Wege gehen, drücken nur zu oft bei ihrer Inspektion beide Augen zu. Nur so lassen sich einzelne Vorfälle über totale Seeuntüchtigkeit englischer Schiffe, bewiesen durch seegerichtliche Untersuchung, erklären. An Stello des staatlichen Handelsamtes steht bei uns die See-Berufsgenossenschaft: eine private Körperschaft unter Aufsicht des Reiches. Ihre Unfallverhütungsvorschriften, unterliegen sie auch der Genehmigung des Reichs-Versicherungsamtes, können doch nur mit Einverständnis der Mehrheit deutscher Reedereien zustande kommen. Gewöhnlich sind sie einstimmig angenommen. Damit sichern sie sich zugleich eine wohlwollende Prüfung und Auslegung durch die Reedereien und entgehen weiter jener ihrer Durchführung schädlichen Kritik, wie sie von englischen Reedern an den durch Majoritätsbeschluß des Parlaments zustande gebrachten Vorschriften



geübt wird. Da unsere Unfallverhütungsvorschriften der englischen, gleichartigen Gesetzgebung an Schärfe und Ausdehnung bekanntlich nicht nachstehen, ist etwaigen Bemerkungen über ihre Unzulänglichkeit der Boden entzogen. Weil unseren Kapitänen und Offizieren der geschilderte Werdegang für das Zustandekommen der Unfallverhütungsvorschriften bekannt ist, sind sie mit Eifer bestrebt, das auszuführen, was die See-Berufsgenossenschaft vorschreibt. Wollten sie in ähnlicher Weise wie die englischen Kollegen die Befolgung der Vorschriften zu hintertreiben versuchen, die Reeder als Autoren dieser Bestimmungen würden nicht auf ihrer Seite stehen. — Wer diese Gegenüberstellung objektiv prüft, wird unsere hier früher ausgesprochene Gegnerschaft zu einem Reichsschiffahrtsamt erklärlich finden.

#### »Verurteilt von der »Hansa«

ist in der »Seefahrt«, dem Organ des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine-Hamburg, ein Artikel überschrieben, der den Nachweis zu führen versucht, daß unsere Stellungnahme 1) zu den Disziplinwidrigkeiten eines I. Offiziers gegen seinen Kapitän (S. 544) und 2) zu den Mißhandlungen an Bord des Dampfers »Willkommen« (S. 580) übereilt gewesen sei. — Soweit Punkt 2 in Frage kommt, beschränken wir uns zur Klarstellung unseres Vorgehens auf einen Hinweis zu den Ausführungen auf S. 596 und setzen gerne hinzu, daß wir aufrichtig erfreut sein würden, wenn sich vor dem Oberseeamt und dem Strafrichter ein Tatbestand ergäbe, der die beiden Schiffsoffiziere von den ihnen durch das Seeamt zu Bremerhaven gewordenen schweren Beschuldigungen zu entlasten vermöchte. Anders liegt der erste Fall. Unsere Auffassung über das auf S. 544 geschilderte Verhalten des I. Offiziers war leider nur allzu berechtigt. Deshalb bedauern wir auf das lebhafteste, daß das Urteil des Amtsgerichts rechtskräftig geworden ist, und daß damit die Begründung des Urteils unwidersprochen bleiben muß. Daß eine Berufung nicht eingelegt worden ist, dafür trägt die Reederei allein die Verantwortung. Wäre der Hauptzeuge, der beklagte Kapitän, an Land gewesen, er hätte ganz gewiß Berufung eingelegt. Und auch mit Aussicht auf Erfolg, falls ihm der wirklich nicht schwer zu erbringende Nachweis gelang, daß die (übrigens nicht vom Kapitän, sondern durchaus vom Steuermann verschuldete) Kollision mit dem Fischerfahrzeug (siehe die eidlichen Aussagen des III. Offiziers) nicht auf Unfähigkeit des ersten Offiziers zurückzuführen gewesen sei. Dann lag im Sinne der vom hanseatischen Oberlandesgericht (Seite 543) gegebenen Auslegung *wiederholter* Ungehorsam vor und die Voraussetzung zur Entlassung war vorhanden. Der Schwerpunkt unserer Erörterungen

lag im übrigen aber weniger in dem Wunsch, das Urteil des Amtsgerichts zu bekämpfen, als vielmehr in der im Interesse der Disziplin als notwendig erachteten Forderung, die *Urteilsbegründung* anzustoßen. Gegen sie richtete sich vorzugsweise unsere Stellungnahme. Und hierzu lag um so mehr Veranlassung vor, als die nachsichtige Beurteilung des hier mit Recht als Drohung gekennzeichneten Auftretens des Steuermanns am allerwenigsten durch den Inhalt der Akten gerechtfertigt wird. Kennt die »Seefahrt« das Aktenmaterial? Hat der Verfasser der Abhandlung die Entgegnung der beklagten Partei als Antwort auf eine klägerische Darstellung des Sachverhalts gelesen? Ist ihm bekannt, was dort alles dem I. Steuermann gesagt worden ist, gesagt werden durfte, obno daß eine Widerlegung erfolgen konnte? Würde er es, wir glauben, der gegen unsere Auffassung gerichtete Artikel wäre nicht veröffentlicht worden.

#### Eine eigenartige Form staatlicher Schiffahrtsprämien

kommt in Schweden zur Geltung. Alljährlich wird dort der Regierung vom Parlament eine Summe zur Unterstützung hilfsbedürftiger Reedereien ausgesetzt. Eine Art von Almosen, weiter ist es in Ermangelung irgendwelcher Gegenleistungen doch nichts. Aber das Almosen muß, wie der »Shipping Gazette« geschrieben wird, sehr begehrt sein. Waren doch im Geschäftsjahr 1904/05 nicht weniger als 36 Gesuche, in denen zusammen 9 259 000 Kronen erbeten wurden, eingegangen. Da nur 4 960 000 Kr. zur Verfügung standen, war der Bedarf um 4 300 000 Kronen höher, als er hätte sein sollen. Die vom Staate ausgesetzte Summe wurde unter 29 Reedereien verteilt. Nach der englischen Zeitung ist die mit der Verwaltung der Gelder betraute Regierungsabteilung auch allein zuständig für die Regelung dieser Almosenangelegenheit. Ist das so, dann stehen die Reedereien zu der Regierung in einem Abhängigkeitsverhältnis, wie es auch nicht annähernd in Frankreich, dem klassischen Boden für staatliche Schiffahrtsprämien, besteht und wohl überhaupt sonst nicht vorkommt.

#### Amerikanische Kuriosa.

Ein Kapitän in der Nordamerika-Fahrt schreibt: »Auf meiner letzten Reise desertierten mir 18, auf dieser 11 Mann. Für diese Ausreisser muß per Mann 2 \$ an die amerikanische Emigration vom Schiff gezahlt werden. Es ist ja schon an und für sich ein Schaden für die Reederei, um Ersatz zu finden und nun noch diese Ausgabe. Ein englischer Dampfer kam von Hongkong nach Baltimore. Wie ja meistens alle dort fahrenden Schiffe hatte auch er als Feuerleute Chinesen. Trotz scharfer Bewachung

liefen in einer Nacht vier bezopfte Herren weg. Für den Kapitän viele Schreiberei, Lauferei pp. und last not least per Nase 1000 \$ Strafe. Es hat alles nichts geholfen, der Kapitän oder wollen sagen

das Schiff mußte bezahlen (zwar unter Protest). Und dies Land nennt sich das freie Amerika. Für Kameraden, die von China nach Amerika gehen, eine gute Lehre.

## Hebung des Standes.

Von Nautikus.

(Schluß.)

Um Erfolg nach der angestrebten Richtung zu erzielen, ist es außerdem nötig, daß auch die Reederkreise in den Ruf nach einem Mehr von Examensforderung einstimmen; denn so lange diejenigen, die an einem Erfolg der Schifffahrt und des Überseeverkehrs in erster Reihe beteiligt sind, nicht der Ansicht huldigen, daß die theoretischen Kenntnisse der Schiffsoffiziere den Anforderungen der Jetztzeit nicht Genüge tun, kann an eine Realisierung der Pläne nach Wissenserweiterung schwerlich gedacht werden. Allerdings braucht diese Ansicht ja nicht schon gegenwärtig obzuwalten, sie kann ja auch zum Durchbruch kommen als Folgeerscheinung unserer Agitation und unserer Bestrebungen, die Nützlichkeit und Notwendigkeit eines höheren Bildungsniveaus darzutun.

Ich rede hier von erhöhten Ansprüchen an den Stand im allgemeinen. Nehmen wir einmal an, was nach obigem allerdings mehr als fraglich erscheint, es gelänge unserem Eintreten für die Notwendigkeit der Vertiefung und Erweiterung der Kenntnisse eine Geneigtheit, die Sache in die Hand zu nehmen, an den entscheidenden Stellen hervorzurufen, so bliebe es immerhin doch zweifelhaft, sogar vielleicht mehr als das, ob der Sieg der vertretenen Ideen in gewünschter Weise zur Durchführung käme.

Der Staat als solcher ist nicht so sehr rasch bei der Hand, stärkere Umwälzungen auf einem Gebiet vorzunehmen. Wir sehen das beispielsweise bezüglich des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen. Schon 1888 ist seitens des Deutschen Nautischen Vereins die Reformbedürftigkeit dieses Gesetzes festgestellt und viele unter uns erwarten seit Jahren eine Regierungsvorlage mit Abänderungen. Es mögen sich hier und da Schäden, sogar stärkerer Art bei einer gesetzlichen Einrichtung herausstellen; es ist sogar anzunehmen, daß dieselben in Regierungskreisen ebenso stark gefühlt werden, wie sonstwo, gleichwohl kommen von dieser Seite keine Vorlagen zur Abänderung, weil tunlichste Beständigkeit in den Einrichtungen überall als ein Regierungsprinzip par excellence, als ein überaus wichtiges Prinzip der Gesetzgebung und der inneren Politik empfunden wird. Und wenn man von allen Seiten die Klagen über die neue Seemannsordnung liest und hört, so will es einem fast

bedünken, als ob die Vorsicht und Zurückhaltung bei Betretung neuer Wege hier sehr am Platze ist. Natürlich dürfen uns die Mängel nicht über den Kopf wachsen.

Ich meine nun, es wäre sehr wohl denkbar, ja vielleicht sogar wahrscheinlich, daß die entscheidende Stelle, wenn eine Änderung in den Prüfungsvorschriften vorgenommen werden sollte, diese Abänderung in der Hauptsache in dem Sinne vornehmen, daß die Bedingungsaufgaben vermehrt, ja vielleicht alle Aufgaben zu Bedingungsaufgaben gemacht würden. Das wäre eine außerordentliche Verschärfung der Bedingungen, das würde sehr verlängernd auf die Schulbesuchszeit einwirken und mit der Ablegung der Schifferprüfung nach einer Unterrichtszeit von 4—6 Wochen wäre es dann gänzlich vorbei. — Bisher ist dies vielen Herren ja geglückt, und man hat von manchen Seiten Anstoß daran genommen, daß sich die betreffenden des errungenen Erfolges rühmen. Ich muß sagen, daß ich letzteres sehr begreiflich und auch natürlich finde. Es steckt etwas von echtem und rechten Seemannsblut darin, das man ungern missen möchte, gewissermaßen für die schwierige Reise durchs Examen einen neuen Rekord aufzustellen. Wer diese nicht ganz ungefährliche Reise möglichst rasch und glücklich vollendet, dem werden die nächsten Angehörigen und Freunde vom Herzen Glück wünschen und es wäre ein seltsam Ding, wenn der Beglückwünschte sich nicht innerlich gehoben und recht befriedigt fühlen sollte. Wir mögen eben sagen, was wir wollen, die Schule, der Genuß des theoretischen Unterrichts ist nicht Endzweck, sie ist nur Mittel zum Zweck des Vorwärtkommens und Aufsteigens in den gewählten Beruf. Allerdings ein sehr ernsthaftes und sehr ernst zu nehmendes Mittel, das in nicht richtiger, ernster und ausgiebiger Weise benutzt zu haben, mancher im späteren Leben schon bitter hat bereuen müssen, auch wenn er das Examen bestanden hatte. Aber wenn die Einrichtungen und eigene Befähigung es ermöglichen, daß manche in sehr kurz bemessener Frist, wie der Altmeister Breusing sagte: »ihren Schein in die Tasche bekommen«, so mag man ihnen die Genugtuung darüber gern gönnen. Wenn mir recht ist, war es der frühere Navigationsschuldirektor Wendlandt, dessen sich viele, die heute

die blaue Flut befahren, noch lebhaft und dankbar erinnern werden, der zu sagen pflegte, obschon ihm der rasche Durchlauf begreiflicherweise nicht recht paßte: »Na, jedenfalls sind es die schlechtesten nicht«. — Um aber auf dem oben angedeuteten Weg zur Lösung der Mehrwissensfrage zurückzukommen, so ist anzunehmen, daß in unseren Reihen eine derartige Lösung, wiewohl sie zweifellos das Wissensniveau hebt, nicht allein keinen Beifall, sondern bei der Mehrzahl den lebhaftesten Widerspruch und vielseitige Mißstimmung erregen würde.

Überhaupt sehe ich auf dem Wege, den Bildungsstandpunkt des gesamten Standes zu heben, sich Schwierigkeiten auf Schwierigkeiten häufen. Ich will hier gar nicht mehr auf die großen Unterschiede in den Anforderungen bezüglich der Allgemeinbildung der Schiffsoffiziere eingehen, wie sie daraus resultieren, daß wir es mit solchen Unterschieden zu tun haben, wie sie augenfällig hervortreten in der Führung der großen Schnelldampfer und Passagierschiffe im Gegensatz zu denjenigen der kleinen Frachtdampfer in der Nord- und Ostsee, der Schleppdampfer, Fischdampfer, der größeren und kleineren Segelschiffe. Auf diese großen Unterschiede ist schon in zutreffender Weise anderweitig hingewiesen worden. Ganz anders urteilt aber der Verfasser einer Kundgebung in No. 33. Dieser Artikel sieht gar keine Schwierigkeiten darin, das Wissen *aller* Schiffsoffiziere auf eine und dieselbe entsprechend höhere Stufe zu bringen. Ein so trostreicher und gründlicher Optimismus kommt darin zum Ausdruck, daß man ihm seine Bewunderung nicht versagen kann. Es macht sich alles wie von selbst. Die Überzeugung, daß das ganze Wissensfeld vollständiger und eingehender ausgebaut werden müsse, bricht wie von selbst mit der Zeit überall durch, sofern man es überhaupt nur ernstlich mit dem Wohle des Standes meint. Sie werden den gemachten Vorschlägen alle zustimmen, alle, alle, die in Betracht kommen. »Die alten Herren (vielleicht sind es diejenigen, die über 40 Jahr, über die Grenze des Schwabenalters hinaus sind) werden über diese Vorschläge nicht lachen, sondern ihnen zustimmen, weil der geforderte Mehrunterricht nützlich ist.« — »Die Herren Reeder werden solchen Neuerungen sympathisch gegenüberstehen«, denn die Fähigkeiten ihrer Angestellten werden erhöht. Und endlich: »Die Staatsregierung wird sich dazu verstehen können, bezügliche Themata in die Prüfungsaufgaben aufzunehmen und eine Mindestschulzeit einzuführen.« Nach den Vorschlägen des Verfassers beträgt diese 10—12 Monate für die Schifferklasse.

Es ist meine Ansicht, daß die erstrebte wesentliche Erschwerung der Examina und die Schulzeitverlängerung, allgemein gehalten, zurzeit undurch-

föhrbar ist. Sie ist undurchföhrbar, weil wir den Nachweis für die Notwendigkeit nicht erbringen können; undurchföhrbar, weil der wichtigste Interessentenkreis, das Reedertum, nicht für diese Maßnahme zu haben ist; undurchföhrbar ferner, weil der gegenwärtige Zustand der Reederei, soweit insgesamt die freie Frachtfahrt in Betracht kommt, Maßnahmen nicht zu ertragen vermöchte, die die Beschaffung des Offizierpersonals schwieriger gestalten und verteuern auf den Betrieb einwirken würden. Man denke nur an die schwierige Lage der Ostseereederei, wie Memel wegen der Ungunst der Zeiten gezwungen wurde, seine Dampferflotte zu verkaufen und wie ein Mann von der allseitig anerkannten Tüchtigkeit eines Rodenacker in Danzig seine Flotte nicht auf der Höhe des notwendigen Erwerbs zu halten vermöchte und wegen der dadurch hervorgerufenen schweren Sorgen dem über alle Maßen traurigen Geschick der Geistesumnachtung verfiel.

Was weit eher möglich wäre, das wären Einrichtungen für eine entsprechend höhere Ausbildung eines beschränkten Kreises von Schiffsoffizieren mit anschließenden erschwerten Prüfungsbedingungen, wie man in England beispielsweise die Prüfung für den Extra master hat. Denn die großen und größten Schiffe stellen andere Anforderungen an die Umsicht, Befähigung und den Bildungsstandpunkt des Führerpersonals, wie die kleinen und kleinsten Fahrzeuge in der Frachtfahrt, wie überall große Betriebe mehr Wissen und Können in der Leitung beanspruchen, wie kleine. Außerdem sind die großen festen Linien als Besitzer der großen Schiffe auch eher in der Lage, die in Betracht kommenden Stellen besser zu dotieren. Allerdings regen sich auch hier vielfache Bedenken und ich gehe nicht näher auf den Gegenstand ein.

Hinsichtlich der Hebung des Standes kann aber jeder selbst mit Hand an's Werk legen und an sich selbst arbeiten. Auch ist das Vereinsleben sehr dazu angetan, bei allen Angehörigen das Standesbewußtsein zu steigern. Nach allen Richtungen hin hebt es den Menschen, der ernsthaft an den Bestrebungen teilnimmt. Es weitet seinen Blick: es lehrt ihn besser den Wert erkennen, den auch der Einzelne als Glied der Gesamtheit besitzt; neue Strebensziele tauchen in seinem Gesichtskreise auf, an denen er mitarbeiten und sie verwirklichen helfen kann, und der vielseitige Verkehr, den der Seemann so sehr entbehrt, regt seinen Geist an und übt einen heilsamen Einfluß auf den ganzen Menschen aus, indem er manchen Rauheiten hinwegplättet, die etwa das Leben an Bord erzeugt oder zurückgelassen hat. Auf diese Weise ist auch eine Hebung des Standes zu erreichen, wenn die Ungunst der Zeiten durchgreifendere Mittel versagt.



## Stapelläufe von deutschen und britischen Werften.

November 1905.

Ordnung	Größenverhältnisse	Raum- gehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.- Ges.
<b>a) deutsche Werften.</b>						
FD	290×44×19	4000 t Tf.	H. C. Horn, Schleswig	Neptun-Werft, Rostock	Dora Horn	G
PD	—	7200	Woermann-Linie, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Gertrud Woermann	,
FsD	35×6,0×3,86 m	—	Hbg. Hochsee-Fischdampfer-Ges.	Seabeck A.-G., Geestemünde	Gustav Platzmann	,
FD	130,5×16,08×9,37 m	7000	Norddeutscher Lloyd, Bremen	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Westfalen	,
,	421×55'2"×31'8"	8100	D. D.-G. »Hansa«, Bremen	Flensburger Schiffsbau-Ges.	Gutenfels	,
,	—	2000	Rob. M. Sloman jr., Hamburg	Eine Werft in Helsingör	Bastia	,
BD	115×23×11'6"	—	Deutsche Ostafrika-Linie, Hambg.	Janssen & Schmilinsky, Hamburg	Adjutant	,
FD	85,8×12,8×6,22 m	—	A. Hansen, Flensburg	Eiderwerft A. G., Tönning	Mars	,
<b>b) englische Werften.</b>						
FD	336×47×24'10"	3020 t Tf.	Field S. S. Co., Stockton	Richardson, Duck & Co., Stockton	Lynfield	I.
,	324×46'6"×24'5"	—	Alga S. S. Co., Triest	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Alga	,
FsD	je 133×22×12'10"	—	Unbekannt	Smiths Dock Co., North Shields	Amelia	,
FD	—	6800	James Mathias & Sons, Cardiff	Wm. Doxford & Sons, Pallion	Swansea Castle	,
,	386×49'9"×27'8"	—	Joseph Chadwick & Son, Liverp.	R. Thompson & Son, Southwick	Carthasian	BC
,	398×50×32	—	T. Wilson, Sons & Co., Hull	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Drumree	B
,	337×41×27'9"	—	Fratelli Cosulich, Triest	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Hindoo	BC
,	359×49×26'8"	—	Eine Firma in Ragusa	J. Readhead & Sons, South Shields	Irene	BL
,	—	3100	France, Fenwick & Co., Sunderl.	Osbourne, Graham & Co., Sunderl.	Maria Immaculata	L
,	393×47×30'10"	7150	Ellerman Lines, Liverpool	Swan, Hunter & Wigham Richardson, Newcastle	Unbekannt	BC
,	265×40×23	2600	Indo China S. N. Co., London	William Dobson & Co., Walker	Cheong Shing	B
,	400 Fuß Länge	—	Clan Line, Glasgow	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Clan Matheson	L
,	352×47×29'10"	—	Guthrie Bros., West-Hartlepool	R. Stephenson & Co., Hebburn	Dindsdalehall	,
,	—	—	Eine Firma in Norwegen	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Helios	N
PD	400×52×27'6"	6800	Archibald Currie & Co., Melbourne	Palmers Shipb. & Iron Co., Jarrow	Hymethus	L
FsD	135×22×12'6"	—	John Hollingsworth, Hull	Earles Shipb. & Eng. Co., Hull	Ocean Queen	,
FD	366×53×30'4"	7300	R. Ropner & Co., West-Hartlep.	Ropner & Son, Stockton	Teespool	,
,	121×22×10'6"	—	Clark & Grounds, Liverpool	Wm. Walker, Maryport	Admiral	—
,	85×21×13'6"	—	Unbekannt (f. d. La Plata bestimmt)	Smith's Dock Co., North Shields	Bismarck	—
FD	372×48×30'10"	—	Furness, Withy & Co., W.-Hartlep.	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Thiers	—
PD	—	6050 BRT.	Indradevi S. S. Co., Liverpool	Eine Firma in Sunderland	Century	BC
FD	295×40×22	3550	Pacific S. S. Co., Sunderland	do.	Indrabara	L
,	—	3500 t Tf.	M'Ilwraith, M'Eacharn, Melbourne	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Japanic	B
,	—	1750 BRT.	France, Fenwick & Co., Sunderl.	Osbourne, Graham & Co., Sunderl.	Komura	BC
FsD	342×48×24	5400 t Tf.	Freear & Dix, Sunderland	Short Brothers, Pallion	Needwood	B
FD	110×21×12	—	Kelsall Brothers & Beeching, Hull	Goole Shipb. & Rep. Co., Goole	Radianco	L
FD	370×50×27'9"	7000	James Leadbitter & Knotb, Newc.	Sunderland Shipb. Co.	Haven	—
,	342×49×24'3"	6500	MacLay & McIntyre, Glasgow	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Royal Crown	—
PD	482 Fuß Länge	—	Holt, Liverpool	R. & W. Hawthorn, Lesslie & Co., Hebburn	Samara	L
					Tencer	—
<b>c) schottische Werften.</b>						
PD	400×51×29'3"	4700 BRT.	Bell Brothers & M'Lelland, Glasgow	Napier & Miller, Yoker	Bellgrano	—
FD	155×28×13'4"	530	London & South Western R. Co.	Gourlay Bros. & Co., Dundee	Bertha	BC
,	372×50×27'6"	6500 t Tf.	Japp & Kirby, Liverpool	Wm. Hamilton & Co., P. Glasgow	Cara	L
FsD	—	1800 BRT.	Cya de Lota y Coronel, Valparaiso	Eine Werft in Glasgow	Don Carlos	—
,	127×22×11'6"	—	Edw. Cyril Grant, Grimsby	Cochrane & Sons, Selby	Forward	—
FD	377×49×28'9"	4200	James Gardiner & Co., Glasgow	Connell & Co., Scotstoun	Glendhu	L
,	267×40×22'6"	2600 t Tf.	China N. Co., London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Luchow	—
,	—	400 BRT.	Joseph Fisher & Sons, Newry	John Fullerton & Co., Paisley	Yews	—
,	430×54×34'10"	9000 t Tf.	British India N. Co.	Wm. Denny Bros., Dumbarton	Colaba	—
FsD	160×26×12'9"	—	W. O. M'Cormick & Co., Kingstown (J.)	A. & J. Inglis, Pointhouse	Dunleary	—
FD	137×22×12'4"	—	J. H. Collinson, Hull	Cochrane & Sons, Selby	Eske	L
FD	385×49×29	7250	Unbekannt	Russell & Co., Port Glasgow	Unbekannt	—
,	—	350 Deph.	Alfred H. Brawn, London	Hawthorns & Co., Leith	St. Seif	—
FD	267×40×22'6"	2600 t Tf.	China Nav. Co., London	Scotts Shipb. & Eng. Co., Greenock	Yingchow	—
<b>d) irische Werften.</b>						
FD	470×58×36'2"	8000 BRT.	Th. & J. Brocklebank, Liverpool	Harland & Wolff, Belfast	Malakand	—
,	—	7000	Lampert & Holt, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Veronese	—

Ausserdem: b) 2 Fischdampfer, 9 Fischerfahrzeuge, 4 Seeschlepper, 2 Bagger; c) großer Saugbagger, 3 Küstendampfer, 4 Seeschlepper, 6 Fischerfahrzeuge.

Anmerkung. RFD bedeutet Hochseepostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, SI Schlopper, T Tankdampfer, Tr Turbinendampfer, FS Fohrschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampf-Bagger, D Desinfektionschiff, L Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register. B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

## Der Stand der vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Seekarten.

Vortrag im Nautischen Verein zu Bremen, gehalten von Prof. Dr. Schilling.

Bei mehrfacher Veranlassung hatte sich die Abhängigkeit der deutschen Schifffahrt in bezug auf ihr Kartenmaterial von der Englischen Regierung als wenig erwünscht herausgestellt, und es wird noch in Erinnerung sein, daß besonders während des Burenkrieges aus dem Versagen der englischen Admiralität

für andere als die eigenen Zwecke Schwierigkeiten entstanden waren. Wenn hierbei selbstverständlich die Interessen unserer deutschen Kriegsmarine an erster Stelle stehen, so darf auch die Handelsmarine Wert darauf legen, in Deutschland den Bedarf an ihren eigenen Kartenmaterial decken zu können.

Es war daher mit Freude zu begrüßen, daß das Reichs-Marine-Amt vor einigen Jahren an den Reichstag mit der Forderung von 4 Millionen Mark herantrat, um hierfür deutsche Karten herausgeben zu können. Leider bewilligte der Reichstag vorläufig nur einen Kredit von 2 Millionen Mark mit der Maßgabe, ihn auf 10 Jahre zu verteilen.

Die bis zum Jahre 1902 fertiggestellte Zahl von deutschen Admiralitätskarten betrug etwas mehr wie 100. Durch die Bewilligung des Kredits sind schon heute etwa 200 deutsche Karten im Gebrauch und obwohl die Fertigstellung einer einzelnen Karte auf 2—3 Jahre je nach ihrer Größe und der Schwierigkeit ihrer Herstellung anzusetzen ist, wird bei der sorgfältigen Ausführung, deren wir uns in Deutschland zu erfreuen haben, von jetzt ab in jedem Jahre die Herausgabe von etwa 50 neuen Karten zu erwarten sein. Nach dem Plan der Kaiserlichen Marine ist für den Gesamtbedarf die Herstellung von 2400 Karten in Aussicht genommen. Das Kartenmaterial der englischen Admiralität beträgt nahe 4000, da dort aber die Festlegung neuer Karten im Laufe der Zeit den einzelnen Bedürfnissen nachkommend, zusammengetragen werden mußte, so ist es verständlich, daß die deutsche Admiralität durch eine bequemere Gruppierung der Küstengebiete mit einer geringeren Anzahl von Karten für die ganze Erde wird auskommen können. Sofern man von der Voraussetzung ausgehen kann, daß der Reichstag geneigt ist, auch in Zukunft dem Reichsmarine-Amt für die Herstellung des Kartenmaterials einen mindestens gleichen Kredit zu gewähren, wird daher die Herstellung des Kartenbestandes in etwa 40—50 Jahren sich ermöglichen lassen. Es ist dringend zu befürworten und steht auch zu hoffen, daß der Reichstag seine Bewilligung noch erhöhen wird, da eine Unabhängigkeit unserer deutschen Schifffahrt von dem Auslande entschieden zu fordern ist. Bei der Herausgabe der Karten in Deutschland steht natürlich an erster Stelle die Herstellung, Verbesserung und Erweiterung des Kartenmaterials für die deutschen Meere und für die deutschen Kolonien, wobei darauf mit der äußersten Sorgfalt gesehen wird, daß die bereits vorhandenen Karten durch kleine oder große Berichtigungen in vollständig gebrauchsfähigem Zustande erhalten werden. Die nächste große Aufgabe, die die Marine sich gestellt hat, ist die kartographische Darstellung des Seeweges nach Ostasien und es steht zu erwarten, daß dieses umfangreiche Kartenmaterial spätestens im Jahre 1908 fertiggestellt sein wird. Wie eifrig unser Reichs-Marine-Amt bei der Herstellung des Kartenmaterials ist, beweist, daß z. Zt. 86 Karten im Stich und 36 in der Zeichnung sich befinden, und wer Gelegenheit hat, von der Sorgfalt und dem Fleiße, mit dem bei uns gearbeitet wird, einige Kenntnisse zu besitzen, der wird erfreut sein, daß dieses Material in absehbarer Zeit den deutschen Seeleuten zur Verfügung gestellt wird. Selbstverständlich kann dieses Material nur dadurch bewältigt werden, daß eine Reihe von Privatinstitutionen herangezogen wird; so sind für die Herstellung des Stiches z. Zt. 8 und für die Zeichnung 5 Institute beschäftigt. Die von diesen gelieferten Karten werden in der nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amtes von den Sachverständigen einer sorgfältigen Kontrolle unterworfen, so daß die Verantwortung für die Güte des Materials in erster Linie diese Abteilung zu tragen hat. Ein neuer Katalog des bisher fertiggestellten Materials wird im Januar 1906 erscheinen.

Unter den neuen Karten scheint mir eine Karte von allgemeinem Interesse zu sein, die in ähnlicher Weise wohl noch nicht herausgegeben worden ist. Diese Karte stellt die Ansegelung des Englischen Kanals von Süden her dar und reicht von den Capverdischen Inseln über die Azoren, das Küstengebiet von Portugal, Spanien und Frankreich umfassend, bis zum Englischen Kanal und stellt damit das Gegenstück zu der so rühmend anerkannten neuen Seekarte des Englischen Kanals dar, welche einem verbreiteten Wunsche nachkommend auch das

Vorgebiet des Kanals bis zu 12° W umfassend für die Ansegelung des Kanals von Westen her ein bequemes und vollkommenes Kartenmaterial bietet.

Wie überall in der unvollkommenen Welt, so sind auch gegen die deutschen Karten, soweit sie bisher erschienen sind, mehrfach Vorwürfe erhoben worden. Unter diesen greife ich einen Vorwurf heraus, der vielleicht ein allgemeines Interesse beanspruchen darf. Die Auslegung des Sandettie-Feuerschiffes wurde von der französischen Regierung Anfang 1903 zunächst nur versuchsweise angeordnet, so daß über die geographische Lage, über die Kennung des Feuers und anderes eine endgültige Bestimmung nicht gleich getroffen war. Erst im November 1903 wurde über diese Frage eine endgültige Mitteilung von der französischen Admiralität gegeben und alsdann selbstverständlich sofort in das gesamte vorhandene Kartenmaterial dieses Feuerschiffes eingetragen. Schon vorher aber hatten französische und englische Karten auch auf Grund der vorläufigen Mitteilungen eine Eintragung dieses Feuerschiffes vorgenommen, in der deutschen Karte war aber statt dessen nur ein Vermerk mit dem Hinweis auf die »Nachrichten für Seefahrer« aufgedruckt, der die Aufmerksamkeit der Benutzer auf die damals noch vorläufige Mitteilung hinlenken sollte. Schon aus kartographischen Interessen, um die Druckplatte nicht zu beschädigen, ist dies Vorgehen der Kaiserlichen Marine für berechtigt zu erachten, und es bleibt nur zu wünschen, daß die fast kostenlos herausgegebenen Nachrichten für Seefahrer seitens unserer Seeleute mit möglichster Sorgfalt durchgesehen und aus ihnen derartige wichtige Bemerkungen rechtzeitig entnommen werden. Die Kaiserliche Marine hat aber seit etwa zwei Jahren auch die Vorkehrung getroffen, daß sie unter Zuhilfenahme neuerer technischer Einrichtungen auch eine vorläufig noch nicht auf die Platte selbst zu zeichnende Eintragung in die Karte vornehmen oder durch besonderen Aufdruck an der betreffenden Stelle den Hinweis auf die Nachrichten für Seefahrer bringen kann. Wiederholt zu betonen ist aber, daß die Schiffsführer in erster Linie zur Vermeidung von Irrtümern zu der Benutzung von möglichst neuem Kartenmaterial und zu einer sorgfältigen Durchsicht der Nachrichten für Seefahrer gehalten werden sollten.

Von dem großen Entgegenkommen, welches das Reichs-Marine-Amt den deutschen Seeleuten erweist, ist es ein berechtigtes Zeugnis, daß eine Karte, die die neuesten Berichtigungen noch nicht enthalten konnte, kostenlos zurückgenommen und gegen eine berichtigte umgetauscht wird. Wenn ein Neudruck einer Karte infolge einer zu großen Anzahl von Berichtigungen in Aussicht steht, so kann ein vorläufiger noch nicht berichtigter Abdruck ohne Nachzahlung gegen einen Neudruck umgetauscht werden, wie es beispielsweise bei der deutschen Ostseekarte jetzt der Fall war. Auch anderen Wünschen gegenüber, die der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amtes aus den Kreisen der Handelsmarine vorgetragen werden, zeigt diese jederzeit freundliches Verständnis und Entgegenkommen. Es liegt mir hierbei nahe, den Wunsch auszusprechen, daß wir bald eine Überseekarte für den Nordatlantischen Ozean erhalten, da diese zur Ergänzung unseres Materials von besonderem Werte sein wird.

Die Güte unserer deutschen Karten steht nach meiner Auffassung, die mir auch von besonders sachkundigen Kennern des Kartenmaterials der Welt bestätigt wird, an allererster Stelle. Die Karten vom Englischen Kanal, die neue Ausgabe der Karten von der Nordsee, sowie die für Fischereizwecke herausgegebenen Karten sind an Schärfe und an plastischer Darstellung von keiner anderen Nation übertroffen; ja vergleicht man unsere deutschen mit denen der englischen Admiralität, so ist dem deutschen Material entschieden der Preis zuzuerkennen. Alle deutschen Karten werden gestochen, während die englischen Karten bisher radiert sind und jetzt nach dem Vorgange von Japan auch das Linienverfahren an-

genommen wird. Wenngleich dies Verfahren sich durch Einfachheit der Darstellung und durch Billigkeit auszeichnet, so muß die Güte der Karten doch sehr darunter leiden, und wir haben es unserer Regierung nur zu danken, daß sie auch ferner eine möglichst Vollkommenheit, Klarheit und Übersichtlichkeit als eine unerläßliche Bedingung hochhält. Daß früher die in die Karten einzuziehenden Zahlen mit der Hand gestochen waren, sie jetzt aber in den Platten auf einem Druckwege hergestellt werden, läßt sich in Rücksicht auf die Schnelligkeit der Herstellung des Materials nicht vermeiden, dürfte aber selbst den Kennern bei der Sorgfalt der Herstellung nicht aufgefallen sein. Jedenfalls darf man unsere Karten auch für künstlerisch vollkommen auffassen, während man anderweitiges Kartenmaterial nicht selten als Handwerksarbeit bezeichnen muß.

Auch in bezug auf die Auswahl des Papiers ist das Reichs-Marine-Amt mit großer Sorgfalt vorgegangen und nach langjährigen Versuchen mit allen möglichen Papierarten, mit satiniertem und unsatiniertem Papier, wird das Papier augenblicklich aus der Straßburger Papier-Manufaktur bezogen und wohl allgemein als ein überaus zweckentsprechendes gutes anerkannt.

Ein ganz wesentlicher Vorteil unserer deutschen Karten ist ihr überaus niedriger Preis, der lediglich den Kosten für Papier und Druck entspricht, während die Herstellung der Zeichnung und der Druckplatte, der Eintragung aller Berichtigungen und der sachkundigen Kontrolle vom Reiche bezahlt werden wird. Mit vollem Vertrauen darf man überzeugt sein, daß für die Herstellung unseres Kartenmaterials seitens unserer

Regierung das Beste geleistet wird, was nur möglich ist, man kann sicher sein, daß unsere Reichsverwaltung etwa erforderlichen Berichtigungen sofort nachfolgen wird, und daß sie auch jede aus den Kreisen unserer Handelsmarine stammende Mitteilungs, die sich auf das Kartenmaterial bezieht, dankbar annehmen und berücksichtigen wird. Ein Beweis für die zunehmende Anerkennung des deutschen Kartenmaterials dürfte es auch sein, daß im Jahre 1895 nur 2400 Karten verkauft wurden und diese Zahl bis zum Jahre 1900 auf 8600, im vergangenen Jahre 1901 auf etwa 12 000 gestiegen ist und in diesem Jahre der Verkauf wohl auf mindestens 15 000 Stück zu berechnen ist.

Es liegt in unserem Interesse, ein möglichst gutes Material zu erhalten und hierbei uns auch auf deutsche Kraft stützen zu können und es ist also gewiß eine berechtigte Forderung des Patriotismus, daß unsere Reedereien in der Anerkennung der Leistungen unserer deutschen Marine, aber auch in ihrem eigenen Interesse, sich dieses vorzügliche Kartenmaterial zu Nutzen machen und damit wiederum zur Förderung der Leistungsfähigkeit unserer Marine-Verwaltung beitragen; es ist aber auch eine Forderung des Patriotismus, daß etwaige Bemerkungen gegen unser Kartenmaterial offen ausgesprochen und Wünsche nach dieser Richtung hin nicht unterdrückt werden; wenn auch selbstverständlich nicht verschiedenen Meinungen Rechnung getragen werden kann, so führen derartige Anregungen zu einer erneuten Prüfung und Klärung. Auch unsere Seekarten können ihre volle Güte nur erhalten aus der Praxis und sie werden dann, wie sie es heute schon in großem Maße sind, auch immer das Beste sein für die Praxis.

## Entstehung und wesentlicher Inhalt der York-Antwerp-Rules.

(Vortrag, gehalten im Nautischen Verein in Bremen am 23. Nov. 1905 von Dispauteur Dr. jur. E. Prosch, Bremen).

(Schluß.)

Bevor ich nunmehr auf die sehr wichtigen Regeln über Nothafenanlauf und Abzüge »neu für alt« beim Ersatz von Schiffsschäden eingehe, will ich nur noch kurz erwähnen, daß die Bestimmungen über Ersatz von Frachtverlust und Vergütung für beschädigte Ladung oder geopferte Güter, die nach den 1890er Regeln stattzufinden hat, im wesentlichen ebenso lauten, wie die Grundsätze dafür, die ich als deutsches Recht kürzlich darstellte, und ich kann mich wohl darauf beschränken, hier nur den Wortlaut der einschlägigen Regeln mitzuteilen:

»Für Verlust oder Beschädigung geopfelter Güter soll der Schaden vergütet werden, welchen der Eigentümer derselben dadurch erlitten hat. Die Berechnung geschieht auf Grundlage des Marktwerts am Tage der Ankunft des Schiffes resp. der Beendigung des Unternehmens.«

Und ferner:

»Ein durch Beschädigung oder Verlust von Ladung entstehender Frachtverlust soll in Havarie-Grosse vergütet werden, wenn derselbe durch eine Havarie-grosse-Handlung veranlaßt ist, oder wenn die Beschädigung resp. der Verlust der Ladung als Havarie-Grosse ersetzt wird.«

Was nun das Anlaufen eines Nothafens, das Verweilen darin und das Wiederauslaufen betrifft, so haben die in den 1890er Regeln dafür aufgestellten Grundsätze auf dem Liverpooler Kongreß große Debatten bedurft, um endlich die Gestalt zu erhalten, in der sie uns heute gegenüberstehen. Nach dem, was ich in den »Grundlagen der großen Havarie« über Nothafenkosten gesagt habe, halte ich es für genügend, hier nur die Bestimmungen der York-Antwerp-Rules ohne besondere Beispiele mitzuteilen, man wird gleichzeitig dabei erkennen, daß im Großen und Ganzen sich das York-Antwerp-Rules-Recht nicht wesentlich von den bekannten deutschen Grundsätzen unterscheidet. Die Regeln bestimmen also:

### •Kosten im Nothafen etc.

a) Wenn ein Schiff infolge Unfalls, Aufopferung oder anderer außerordentlicher Umstände, welche solches zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr nötig machen, in einen Nothafen eingelaufen oder nach seinem Ladeplatz zurückgekehrt ist, so sollen die Kosten des Einlaufens als Havarie-Grosse gelten, und wenn das Schiff von dort mit seiner ursprünglichen Ladung oder einem Teil derselben wieder absegelt, so sollen die infolge eines solchen Einlaufens oder einer solchen Rückkehr entstehenden entsprechenden Kosten des Auslaufens ebenfalls in Havarie-Grosse vergütet werden.

b) Die Kosten der Entlöschung der Ladung eines Schiffes sowohl im Ladeplatz als im Ordrehafen und im Nothafen sollen in Havarie-Grosse vergütet werden, wenn die Entlöschung erforderlich war zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr oder zur Reparatur von Schäden am Schiffe, — gleichviel ob durch Unfall oder Aufopferung während der Reise entstanden — sofern die Reparatur für die sichere Fortsetzung der Reise notwendig war.

c) Wenn die Kosten der Entlöschung eines Schiffes in Havarie-Grosse vergütet werden, so sollen die Kosten der Wiederbeladung und Verstaung im Schiffe nebst allen Lagerkosten ebenfalls als Havarie-Grosse gelten. Wenn ein Schiff jedoch kondemniert wird oder seine ursprüngliche Reise nicht fortsetzt, so sollen die nach dem Tage der Kondemnation des Schiffes oder der Abandonierung der Reise entstehenden Lagerkosten nicht als Havarie-Grosse vergütet werden.«

•Heuer und Unterhalt der Schiffsbesatzung im Nothafen etc. — Wenn ein Schiff unter solchen Umständen resp. zur Reparatur, wie in Regel 10 näher bezeichnet, in einen Hafen eingelaufen oder in einem solchen zurückgehalten ist, so sollen die an Kapitän, Offiziere und Mannschaft zu zahlenden



den Heuerbeträge sowie die Kosten des Unterhalts derselben während des Extra-Aufenthalts in diesem Hafen oder diesem Platz bis zu dem Tage, an welchem das Schiff zur Fortsetzung der Reise fertig ist oder hätte fertig sein sollen, als Havarie-Grosse ersetzt werden. Wenn das Schiff indes kondemniert oder die ursprüngliche Reise nicht fortgesetzt wird, so sollen die nach dem Tage der Kondemnation oder des Abandonnierens der Reise entstehenden Heuern und Kostgelder nicht mehr als Havarie-Grosse gelten.\*

»Schaden an der Ladung durch Entlöschung etc. — Unvermeidliche Beschädigungen und Verluste an der Ladung während der Entlöschung, Einlagerung, Wiederverladung und Verstauung sollen als Havarie-Grosse gelten, aber nur dann, wenn die Kosten der betreffenden Manipulationen in Havarie-Grosse vergütet werden.\*

Man erkennt daraus, daß sehr *wesentliche* Unterschiede zwischen der Auffassung des deutschen Rechtes und den Grundsätzen der York-Antwerp-Rules 1890 nicht bestehen, und wenn auch in den Rules nicht allgemein festgesetzt ist, daß die Nothafen-Aufenthaltskosten nur für die Zeit der Fortdauer des Grundes, der das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt, in Rechnung zu setzen seien, so bestimmt doch auch Regel 11 hinsichtlich der wesentlichsten Aufenthaltskosten, bei denen jeder Tag *mehr* etwas Beträchtliches schon ausmacht, in bezug nämlich auf Heuer und Kostgeld, daß sie nur bis zu dem Tage zu ersetzen seien, an welchem das Schiff zur Fortsetzung der Reise fertig sei oder hätte fertig sein sollen. Ein fernerer Unterschied zwischen dem deutschen Rechte und den Bestimmungen der York-Antwerp-Rules findet sich in der Behandlung der Ladungslöschung im Nothafen. Während nach deutschem Rechte in solchen Fällen nur die Aus- und Rückladungskosten und die Kosten der Aufbewahrung an Land in großer Havarie vergütet werden, ersetzen die Regeln auch die während der Entlöschung, Einlagerung, Wiederverlagerung und Verstauung entstandenen unvermeidlichen Beschädigungen und Verluste an der Ladung.

Ein Grundsatz ist des weiteren noch für Fälle des Nothafenanlaufens in den Regeln aufgenommen und von großer praktischer Bedeutung; er lautet:

»Wenn ein Schiff unter Havarie sich in einem Hafen oder einem Platz befindet, in welchem es möglich ist, dasselbe zu reparieren, sodaß es die ganze Ladung weiter bringen kann, und wenn zur Ersparung von Kosten entweder das Schiff nach einem anderen Reparaturplatz oder nach seinem Bestimmungshafen geschleppt, oder die Ladung oder ein Teil derselben mit einem anderen Schiffe weiterverladen oder in anderer Weise weiterbefördert wird, so sollen die Extra-Ausgaben für Schlepplohn resp. Überladung oder Weiterbeförderung (bis zur Höhe der ersparten Kosten) von den verschiedenen Beteiligten im Verhältnis zu den ersparten Kosten getragen werden.\*

Die Eigentümlichkeit dieser Regel besteht darin, daß sie Aufwendungen zum Ausgleich bringt, welche Havarie-grosse-Kosten eigentlich nicht mehr sind. Denn wenn ein Schiff, das im Nothafen in Sicherheit war, nun weitergeschleppt wird, so ist das keine Maßregel mehr, die zur Errettung aus gemeinsamer Gefahr geschieht, denn eine solche lag nicht mehr vor, es fehlt also eine wesentliche Voraussetzung der Havarie-Grosse, und wenn ferner Transportkosten der Ladung, die nach deren definitiver Trennung vom Schiffe erst aufgewendet werden, zur Verteilung kommen sollen, so haben auch diese keine Havarie-grosse-Natur, denn es besteht ja eben nach der definitiven Trennung von Schiff und Ladung keine Havarie-grosse-Gemeinschaft mehr. Die Regel hat dies wohl berücksichtigt, denn sie erklärt solche Kosten nicht für »Havarie-Grossen«, sondern sagt nur, diese Extrakosten sollten bis zur Höhe der ersparten Kosten von den Beteiligten im Verhältnis zu den ersparten Kosten getragen werden. Daß durch dieses Prinzip

eine Menge von sonst der Havarie-Gemeinschaft zur Last fallenden Kosten gespart werden, seien es höhere Reparaturkosten in dem kleinen Nothafen, statt billigerer Reparatur auf einer großen Werft, oder seien es Nothafenkosten für viel längere Zeit, als nun, infolge frühzeitiger Trennung von Schiff und Ladung, das liegt auf der Hand.

Die Bestimmungen über Nothafenanlauf und dadurch entstehende Kosten hatten in den früheren Regeln nicht solche Ausdehnung wie in den 1890er Rules, und sie unterschieden sich auch sonst noch in manchem von den jetzt gültigen Grundsätzen. Als Beispiel will ich nur erwähnen, daß (ganz ungerechtfertigter Weise) früher der Satz galt, daß die Ladungsteile, die in dem Nothafen zurückgelassen wurden, weil sie im Interesse einer sicheren Fortsetzung der Reise, oder wegen eigner schlechter Beschaffenheit, nicht wieder verladen wurden, nicht zur Havarie-Grosse beizutragen haben sollten. Dieser Grundsatz ist auf Anregung des verstorbenen Bremer Dis-pacheurs Th. Hach auf der 1877er Konferenz aus den Regeln beseitigt worden.

Es ist hier wohl am Platze, kurz auf die Verschiedenheiten hinzuweisen, die in Recht und Praxis der für uns zu-meist wohl in Betracht kommenden Länder, Deutschland, England und Amerika, und den Bestimmungen der York-Antwerp-Rules hinsichtlich der Nothafenkosten zu Tage treten.

Da finden wir denn, daß Anlaufen eines Nothafens zur Reparatur eines Partikularschadens nach den »Rules«, deutschem und nordamerikanischem Rechte als Havarie-Grosse anerkannt wird, nach englischem Rechte jedoch nicht, denn nach diesem gelten lediglich die Kosten des Einlaufens als Kosten großer Havarie; findet dagegen der Nothafenaufenthalt statt zur Reparatur eines Havarie-grosse-Schadens, so ist er überall als große Havarie angesehen.

Löschen von Ladung im Nothafen, wenn sie vorgenommen wird aus dem Grunde, der auch das Einlaufen selbst veranlaßt hat, ist überall Havarie-Grosse, dagegen sind die Einlagerungskosten für die Ladung nur dann große Havarie nach *englischem* Rechte, wenn der Schaden am Schiff, wegen dessen die Entlöschung erfolgt, selber Havarie-Grosse ist, sonst jedoch sind die Einlagerungskosten *Spezialkosten der Ladung*; im deutschen, amerikanischen Rechte und dem der York-Antwerp-Rules sind sie natürlich große Havarie; das nämliche englische Prinzip gilt in bezug auf die Lagerkosten der Ladung.

Rückverladungskosten sind Havarie-Grosse, nach englischem Rechte jedoch nur, wenn der Schaden, wegen dessen die Ausladung stattfand, auch Havarie-Grosse gewesen ist, andernfalls sieht das englische Recht die Rückverladungskosten als *Spezialkosten des Reeders* an.

Während die Auslaufkosten aus dem Nothafen überall als große Havarie angesehen werden, ist die englische Stellungnahme dazu unbestimmt.

Besonders einschneidende Bedeutung hat jedoch die Tatsache, daß die *englische Praxis* im Nothafen *weder Gagen noch Kostgeld* für die Mannschaft in Havarie-Grosse vergütet. Dagegen gewährt sie für Ladungsbeschädigungen beim Löschen im Nothafen dann, wenn die Entlöschung aus dem Grunde vorgenommen wurde, der das Einlaufen in den Nothafen veranlaßt hat, Entschädigung in Havarie-Grosse und befindet sich damit in Übereinstimmung mit amerikanischem Recht und dem der Rules, während deutsches Recht dafür keine Vergütung in großer Havarie zuläßt. Schäden jedoch an der Ladung, die während des Lagerens entstehen, erkennen alle vier hier in Betracht gezogenen Rechte nicht als Havarie-Grosse an.

Was nun, um den Faden meiner Darstellung der York-Antwerp-Rules wieder aufzunehmen, den Ersatz von Schäden betrifft, die das *Schiff* in Havarie-Grosse zu erhalten hat, so ist bekannt, daß nach deutschem Recht für Schiffe unter einer

Jahre die vollen Reparaturkosten ersetzt werden, für Anker desgleichen und für Ketten, einerlei welchen Alters,  $\frac{1}{2}$  „neu für alt“ abgezogen wird; *soncit* stimmen deutsches Recht mit den York-Antwerpener Regeln überein, nun aber kommt ein großer Unterschied. Während das deutsche Recht, von Schiffen unter einem Jahre abgesehen, überall  $\frac{1}{2}$  „neu für alt“ von den Reparaturkosten abzieht, machen die York-Antwerp-Rules viel detailliertere Vorschriften über die Abzüge „neu für alt“, sowohl was das Alter der Schiffe, als auch ihr Baumaterial und die einzelnen reparierten Teile betrifft.

Das deutsche Gesetz ist zu einer Zeit entstanden, wo man wohl größtenteils noch Holzschiffe in der Handelsmarine hatte, und für diese mag der Abzug von einem Drittel „neu für alt“ der Abnutzung entsprechen, die ein Holzschiff im Gebrauche erleidet, daß aber bei eisernen Schiffen ein solcher Abzug schon nach einem Jahre ihres Daseins gemacht werden soll, das entspricht keineswegs einer gerechtfertigten Kalkulation. Der Wert des Rumpfes eines eisernen oder stählernen Schiffes ist noch viele Jahre nach seinem Bau trotz Gebrauchs wesentlich der gleiche, wie bei der Ingebrauchnahme; man braucht nur zu überlegen, daß, falls das Schiff gut in Stand gehalten wird, an seinem Rumpf wenig mehr als eine Farbenabnutzung stattfindet und diese nach gewisser Zeit stets erneuert zu werden pflegt, das Eisen selbst ist aber dann noch fast garnicht von einer Zersetzung durch äußere Einflüsse ergriffen. Auch erscheint es ungerechtfertigt, daß Abzüge gemacht werden sollten für den Ersatz von Dingen, die noch gar keiner Abnutzung haben unterworfen sein können, wie z. B. Reserve-teile, ungebrauchte Ausrüstungsstücke etc., auch dürfte ein solcher Abzug bei Reparaturarbeiten, bei denen keine Einbringung neuer Teile stattfand, wie z. B. Richten verbogener Reeling, Laschen von Stützen, Richten verbogener Platten etc., keine Berechtigung haben. Derartige Erwägungen haben die Verfasser der York-Antwerp-Rules geleitet, als sie an der Hand der im Laufe der Jahre gemachten technischen Erfahrungen die Höhe der Abzüge und die Altersgrenzen für diese Abzüge bestimmten und die Normen für Kasko-Vergütungen feststellten.

Bei *Holzschiffen* bleibt im Prinzip der Satz bestehen, daß  $\frac{1}{2}$  „neu für alt“ bei allen über ein Jahr alten Schiffen abzusetzen sei; dagegen verhält es sich anders mit eisernen oder stählernen Schiffen, für die nach Regel 13 folgende Grundsätze aufgestellt sind, die ich im Interesse der Reeder, die dieses Blatt lesen, hier wörtlich einfügen will:

#### *„I. Eisernen Schiffe oder Stahl-Schiffe,*

*vom Tage der ersten Eintragung in das Schiffsregister bis zum Tage des Unfalls gerechnet.*

*Bis zu 1 Jahr alt (A):* Alle Reparaturkosten sind ohne Abzug zu ersetzen, nur Malen und Anstreichen des Bodens mit  $\frac{1}{3}$  Abzug.

*Von 1 bis 3 Jahre alt (B):* Es ist  $\frac{1}{2}$  abzusetzen von den Kosten der Reparatur oder der Erneuerung der Holzteile von Rumpf, Masten und Rundhölzern, des Mobiliars, der Sattlerarbeit, der Bildhauerarbeit, der Metall- und Glaswaren, der Segel und Takelage, des Tauwerks, der Schoten und Trossen (sofern nicht Draht oder Ketten), der Sonnensegel, Schutzbekleidungen und der Malerarbeiten;  $\frac{1}{4}$  von Draht-Takelung, Draht-Trossen und -Tauwerk, Ankerketten und anderen Ketten, Donkey-Maschinen, Dampfwinden mit Zubehör und Dampfkranen mit Zubehör, während alle anderen Reparaturkosten ohne Abzug zu ersetzen sind.

*Von 3 bis 6 Jahre alt (C):* Abzüge wie oben sub B und ferner  $\frac{1}{8}$  von den Aufwendungen für Eisenteile der Masten und Rundhölzer und der Maschine (inklusive der Kessel mit Armaturen).

*Von 6 bis 10 Jahre alt (D):* Abzüge wie oben sub C, indes soll von den Aufwendungen für Eisenteile der Masten

und Rundhölzer, sowie von den Kosten der Reparatur oder der Erneuerung sämtlicher Maschinen (inkl. Kessel und Armaturen) und von allem Tauwerk, Trossen, Schoten und Takelage  $\frac{1}{5}$  abgesetzt werden.

*Von 10 bis 15 Jahre alt (E):* Von allen Reparaturen und Erneuerungen ist  $\frac{1}{3}$  abzusetzen. Davon auszunehmen sind die Eisenteile des Rumpfes, die Zementierung und die Ankerketten, welche mit  $\frac{1}{6}$  Abzug, und Anker, welche ohne Abzug ersetzt werden sollen.

*Über 15 Jahre alt (F):* Von allen Reparaturen und Erneuerungen ist  $\frac{1}{3}$  abzusetzen. Anker sollen ohne Abzug, Ankerketten mit  $\frac{1}{6}$  Abzug vergütet werden.

*Allgemein (G):* Für die Abzüge (ausgenommen für Abzüge an Proviant und Ausrüstung, Maschinen und Kesseln) soll das Alter des Schiffes maßgebend sein und nicht das Alter der einzelnen in Frage kommenden Schiffsteile. Malen des Bodens soll nicht ersetzt werden, wenn der letzte Anstrich früher als 6 Monate vor dem Unfall gemacht war. Für altes Material, welches repariert, aber nicht erneuert wird, sowie für Proviant und Ausrüstungsgegenstände soll kein Abzug gemacht werden.

#### *II. Hölzerne und Kompositions-Schiffe:*

Wenn ein Schiff zur Zeit des Unfalls weniger als ein Jahr alt ist — vom Tage der ersten Eintragung in das Schiffsregister gerechnet — so soll ein Abzug „neu für alt“ nicht gemacht werden. Nach diesem Zeitraum soll  $\frac{1}{3}$  abgesetzt werden mit folgenden Ausnahmen:

Anker sollen ohne Abzug ersetzt werden, Ankerketten mit  $\frac{1}{6}$  Abzug.

Proviant und unbenutzte Ausrüstungsgegenstände sind ohne Abzug zu ersetzen.

Für Metall-Beschlag soll ein Quantum gleich dem Bruttogewicht des abgenommenen Metalls zum Vollen, aber unter Abzug des Provenues aus dem alten Metall ersetzt werden. Von Nägeln, Filz und den Kosten des Abnehmens und des Umlegens soll  $\frac{1}{5}$  abgesetzt werden.

#### *III. Schiffe im Allgemeinen:*

Bei allen Schiffen sollen die Kosten des Richtens verbogener Eisenteile einschließlich der Kosten des Abnehmens und des Wiederanbringens ohne Abzug ersetzt werden.

Dockkosten, Kosten des Verholens, Fuhrlöhne und Mieten für Kräne, Stellagen und Dockmaterialien sollen ohne Abzug ersetzt werden.

Daß schließlich von den Kosten der *temporären, provisorischen Reparatur* eines in Havarie-Grosse zu vergütenden Schadens ein Abzug „neu für alt“ nicht gemacht werden soll, ist verständlich und bedarf keines weiteren Wortes.

Was schließlich, um zum Schlusse meiner Darstellung des Inhalts der York-Antwerpener Regeln zu kommen, die Berechnung der Beitragswerte betrifft, die der Havarie-Verteilung zugrunde zu legen sind, so bestimmen die Regeln:

„Der Beitrag zur Havarie-Grosse soll von dem wirklichen Werte der beitragspflichtigen Gegenstände am Ende des Unternehmens, zuzüglich des als Havarie-Grosse für geopferte Gegenstände vergüteten Betrages, geleistet werden, wobei jedoch von der Fracht des Reeder und dessen Überfahrtsgeldern, welche noch in Risiko waren, diejenigen Hafenkosten und Heuern abzuziehen sind, deren Aufwendung nicht erfolgt sein würde, wenn Schiff und Ladung zur Zeit des Havarie-Falles verloren gegangen wären, soweit solche Kosten nicht in Havarie-Grosse ersetzt werden. Ferner kommen von dem Wert der beitragspflichtigen Gegenstände alle diejenigen Kosten in Abzug, welche auf dieselben nach Entstehung des Havarie-grosse-Anspruches verwendet sind, soweit solche Kosten nicht in Havarie-Grosse ersetzt werden.“

Passagiergut und Effekten, über welche kein Konnossement gezeichnet ist, sollen zur Havarie-Grosse nicht beitragen.

Diese Grundsätze unterscheiden sich von den deutschen in manchen Punkten; so z. B. ist von dem beitragspflichtigen Wert des Schiffes nicht nur der noch vorhandene Wert der nach dem Unfall darauf gemachten Aufwendungen abzusetzen, wie das deutsche Recht will, sondern es sollen vielmehr alle diejenigen Kosten in Abzug kommen, welche auf den beitragspflichtigen Gegenstand nach Entstehung des Havariegrosse-Anspruches verwendet wurden, soweit sie natürlich nicht in Havarie-Grosse ersetzt werden; und ferner weichen die Grundsätze vom deutschen Rechte insofern ab, als nicht  $\frac{2}{3}$  der verdienten Bruttofracht und der eventuellen Havarie-Vergütung als Beitragswert gelten, sondern vielmehr der Fracht des Reeders und dessen Überfahrtsgeldern, welche noch in Risiko waren, diejenigen Hafenkosten und Heuern abzuziehen sind, deren Aufwendung nicht erfolgt sein würde, wenn Schiff und Ladung zur Zeit des Havariefalles verloren gegangen wären, soweit solche Kosten nicht in Havarie-Grosse ersetzt werden.

Damit ist die Darstellung des Inhaltes der »York-Antwerp-Rules« zu Ende geführt, aus der wohl unschwer zu ersehen ist, einen wie großen Vorteil es für den internationalen Seeverkehr hat, wenn in Konnossementen und Charterpartien die Klausel geführt wird, daß Havarie-Grosse nach Maßgabe der »York-Antwerp-Rules« zu regulieren sei, ein Vorteil, der noch erhöht wird durch die Sicherheit, welche uns die Regeln für die Beurteilung eines Havariegrosse-Falles, der eintreten könnte und eintritt, gewähren, und uns dadurch in den Stand setzen, dann stets die zweckentsprechenden Maßnahmen mit sicherer Aussicht auf Erfolg zu treffen.

#### Druckfehler-Berichtigung:

Seite 598, 1. Spalte, 2. Zeile von unten statt »die sich in Seenot befinden« ist zu setzen: »die sich nicht in Seenot befinden«.

Seite 599, 1. Spalte, 3. Zeile von oben statt »noch zurückkommen« ist zu setzen »noch darauf zurückkommen«.

Seite 600, 1. Spalte, 1. Zeile von oben statt »ist« muß es heißen »sollen«.

## Schiffbau.

### Stapelläufe.

Am 22. Dezember lief von den Stettiner Oderwerken ein von der Stettiner Kaufmannschaft in Auftrag gegebener **Bisbrocher** glücklich vom Stapel. Der Neubau mißt: 44,5 m Länge und 11,2 m Breite. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 1200 Pferdekraften wird auch unter den schwierigsten Eisverhältnissen eine genügende Manövrierfähigkeit und Brauchbarkeit gewährleisten. Zwei mit 12 Atm. geprüfte zylindrische Röhrenkessel haben zusammen 360 qm Heizfläche. Der Bau ist soweit gefördert, daß das Schiff noch in diesem Winter seiner Bestimmung übergeben werden kann.

Am 23. Dezember lief von der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, der für die Deutsche Ostafrika-Linie bestimmte Doppelschraubendampfer (Nr. 182) »**Prinzessin**« von ca. 6500 Br.-Reg.-Tons glücklich vom Stapel. Der Neubau mit 127 × 15,24 × 9,0 m Abmessungen erhält Passagiereinrichtungen für 115 Personen 1. Kajüte, 84 zweiter Kajüte, 80 dritter Kajüte sowie für eine größere Anzahl Zwischendecker. Das Schiff wird mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgerüstet und erhält zwei dreifache Expansionsmaschinen, deren jede etwa 2200 Pferdestärken indizieren wird und die zusammen dem Schiffe eine Fahrt von 14 Knoten verleihen sollen.

Am 22. Dezember lief von den Nordseewerken, Emden, der erste Seedampfer vom Stapel. Er war für ausländische (Buenos Aires) Rechnung bestimmt und erhielt den Namen »**Sajonia**«. Der Neubau, ein Doppelschrauber, mißt: 63 × 10 × 5,15 m; Tragfähigkeit 900 T. Zwei Compoundmaschinen von zusammen 600 ind. HP. sollen eine Fahrt von 11 Sm ermöglichen.

### Probefahrten.

Der auf der Eiderwerft A.-G., Tönning, für die Reederei A. Hansen, Flensburg, erbaute Frachtdampfer »**Mars**« unternahm am 23. d. Mts. seine Probefahrt, welche zur allseitigen Zufriedenheit verlief. Die Hauptdimensionen des Schiffes sind: 281' 8" × 42' × 20' 5". Es ist ausgerüstet mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 520, 870 und 1400 mm Zylinderdurchmesser bei 900 mm Hub, die ihren Dampf aus zwei Kesseln von 320 qm Heizfläche und 13 Atmosphären Überdruck erhält.

## Treibende Schiffahrtshindernisse.

(Nach Mitteilungen der Seewarte).

### Wrackberichte.

Es wurden gesichtet: Am 16. Dezember bei Hirsboim-Feuer mw S und Aalbalck-Kirche W  $\frac{1}{4}$  N: auf Wrack oder anderen Gegenstand gestoßen, 4,3 m gelotet. — Am 19. Dez. auf 54° 28,8' N 10° 46,1' O, in der Kieler Bucht: eine Tjalk gesunken, Mast ragt 3 m heraus; 100 m nordwestlich davon Wracktonne. — Am 8. Dezember auf 40° 29' N 73° 31' W: konische Tonne, rote und schwarze horizontale Streifen. — Am 13. Dezember auf 49° 47' N 17° 47' W: große Boje. — Am 21. Dezember auf 40° N 32° W: Segler (nach St. Johns bestimmt) verlassen. — Am 17. Dezember auf 51° 30' N 19° 45' W: gekentertes kleines Fahrzeug. — Am 6. Dezember auf 47° 53' N 12° 26' W: Wrack unter Wasser. — Am 21. Dezember auf 51° 30' N 19° 45' W: gekentertes Wrack. — Am 22. Dez. auf 37° N 75° W: gekentertes Wrack. — Am 14. Dezember auf 54° 40' N 2° 0' O: 2 herausragende Masten. — Am 16. Dezember auf 54° 40' N 12° 25' O: gekentertes Wrack. — Am 21. Dezember bei Terscelling-Feuerschiff S etwa 25 Sm.: 5 Fuß herausragender Mast eines Wracks. — Am 14. Dezember auf 54° 30' N 2° 20' O, auf 10 Faden Wassertiefe: gesunkener Dampfer, dessen Masten eben herausragen. — Am 20. Dezember auf 46° 29' N 6° 55' W: treibendes Schiffsboot »Carlos«. — Am 16. Dezember auf 40° 16' N 3° 4' O: Schiffsboot mit eingedrücktem Bug, voll Wasser. — Am 12. Dezember auf 37° N 75° W: gekentertes kleines Fahrzeug.

### Eisberichte.

Es wurden gesichtet: Am 12. Dezember auf 44° 55' N 49° 6' W: großer Eisberg. — Am 9. Dezember auf 46° 17' N 47° 31' W: großer Eisberg. — Am 13. Dezember auf 45° 0' N 48° 36' W: Eisberg. — Am 14. Dezember auf 48° N 49° W: großer Eisberg und in dessen unmittelbarer Nähe 14 kleinere Eisberge im Dampferwege vom Norden Islands über Kap Race.

## Maritime Rundschau.

Als Ergebnis einer Konferenz, abgehalten im Verwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie, ist folgendes bekanntgegeben: Zwischen der Kosmos-Linie und der Roland-Linie ist unter Mitwirkung des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie eine Verständigung insofern erzielt, als die Roland-Linie vierwöchentliche Expeditionen von



Bremen über Antwerpen nach Peru und Chile einrichtet, während die Kosmos-Linie ebenfalls vierwöchentlich einen Dampfer über Bremen expeditiert. Den Verschiffern soll die wahlweise Benutzung beider Linien freistehen. Die Differenzen zwischen der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd sind beigelegt.

Die Deutsche Levante-Linie hat mit der Reedereifirma Adolf Deppe, Antwerpen, ein Übereinkommen dahin getroffen, daß die Expeditionen beider Reedereien ab Antwerpen zukünftig nach einem gemeinsamen Fahrplan geregelt werden; dadurch wird eine unbedingte Regelmäßigkeit der Abfahrten gewährleistet. Unter anderem ist die Einrichtung getroffen, daß nach Alexandrien ein wöchentlicher und nach der syrischen Küste ein 14tägiger Dienst zustande kommt mit Abfahrten Sonnabends.

Unter dem Namen »Hansa Hochseefischerei-Aktiengesellschaft« ist am 23. Dezember eine Hochseefischerei-Gesellschaft gegründet worden. Das Aktienkapital beträgt vorläufig 250 000 Mk. Die Gesellschaft beabsichtigt zunächst 3 große Fischdampfer in Auftrag zu geben und mit diesen die Hochseefischerei zu betreiben.

Das Recht zur Führung der Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz ist beigelegt worden: dem Leutnant zur See der Seewehr II Wünnenberg für den der Hamburg-Amerika Linie gehörenden Dampfer »Ambria«; dem Oberleutnant zur See a. D. Triebe für den Dampfer »Eleonore Woermann«.

Nach dem sechsten Rundschreiben des Vorsitzenden vom 20. d. M. wird der 37. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins gemäß § 15 Abs. 1 der Satzung auf Donnerstag, den 15. Februar, und Freitag, den 16. Februar 1906, beginnend vormittags 10 Uhr, nach Berlin, Künstlerhaus, Bellevuestraße 3, einberufen. Anträge für den Vereinstag müssen dem Vorsitzenden mindestens vier Wochen vor dem Vereinstage, also spätestens bis zum 20. Januar 1906, eingereicht werden. Nach Ablauf dieser Frist wird die Tagesordnung vom Vorstand festgestellt und den Mitgliedern mitgeteilt werden.

Kapitän Högemann, der Führer des Schnelldampfers des Norddeutschen Lloyd »Kaiser Wilhelm II.«, vollendete am 19. Dezember seine hundertste Rundreise als Lloydkapitän. Ein Ereignis, das in New-York durch ein großes Festessen, veranstaltet von hervorragenden Personen der Gesellschaft und der amerikanischen Geschäftswelt, gefeiert wurde.

Aus der Laeisz-Stiftung der Gesellschaft für Rettung Schiffbrüchiger auf hoher See sind im Jahre 1905 10 Prämien bewilligt worden, und zwar: 1) dem Kapitän Hellmeyer die kleine silberne Medaille nebst Diplom und der Mannschaft 100 Mk.; 2) dem Kapitän O. Koch und dem I. Offizier A. Heine je die große silberne Medaille nebst Diplom; 3) dem Kapitän Philip Walkington Smith die große silberne Medaille nebst Diplom und der bei der Rettung beteiligt gewesenen Mannschaft insgesamt 100 Mk.; 4) dem Kapitän H. Petersen die kleine goldene Medaille nebst Diplom, dem I. Offizier C. Lorenzen die große silberne Medaille nebst Diplom, sowie dem Bootsmann Otto, den Matrosen Hansen, Sjöstrand und Lantendorfer je 70 Mk.; 5) den Steuerleuten Claus Stehrenberg und Johann Stehrenberg je 20 Mk.; 6) dem Kapitän P. Brunst die große silberne Medaille nebst Diplom und der bei der Rettung beteiligt gewesenen Mannschaft insgesamt 100 Mk.; 7) dem Schiffsführer Dionysius die kleine silberne Medaille nebst Diplom und der Besatzung insgesamt 300 Mk.; 8) dem Kapitän H. Morgenstern die große goldene Medaille nebst Diplom, dem I. Offizier Carl Dennert die

große silberne Medaille nebst Diplom, dem II. Offizier Carl Kluck die kleine goldene Medaille nebst Diplom und der Mannschaft insgesamt 1000 Mk.; 9) dem Kapitän J. Spieker die große goldene Medaille nebst Diplom, dem Steuermann H. Franzen die große silberne Medaille nebst Diplom und 200 Mk., dem Matrosen Friedrich Kallweit und dem Heizer O. Zühlke je die kleine silberne Medaille nebst Diplom und je 200 Mk., der übrigen Mannschaft von 7 Personen je 50 Mk. und 10) dem Kapitän Claus Kühl die kleine goldene Medaille nebst Diplom und der Mannschaft insgesamt 500 Mk.

## Vermischtes.

**Aus verschiedenen Seeamtsentscheidungen.** Strandung eines Dampfers in der Eismündung (Paapsand). Das Seeamt führt den Unfall auf unvorsichtiges Fahren bei unsichtigem Wetter zurück und bemängelt, daß der Ausguck nicht ordentlich besetzt gewesen sei und eine Spezialkarte der Ems an Bord gefehlt habe, sodaß der Kapitän den Lotsen nicht habe kontrollieren können. (Emden.) — Strandung eines Dampfers vor der Kieler Bucht auf der Kolberger Heide: Die Strandung des Dampfers ist auf die Verwechslung des neu ausgelegten Gabelsflach-Feuerschiffes mit dem früheren Stollergrund Feuerschiff zurückzuführen. Der Kapitän hätte sich durch Einsichtnahme der »Nachrichten für Seefahrer« über die Verlegung der Feuerschiffe rechtzeitig orientieren müssen. (Flensburg.) — Tod eines Kohlentrimmers durch Hitzschlag: Der Unfall ist darauf zurückzuführen, daß der verunglückte Trimmer seine erste Reise in den Tropen machte und daß wegen Krankheit unter dem Maschinpersonal der Dienst der Trimmer in sechsstündige Wachen eingeteilt war. Eine Mißhandlung des Mannes ist nicht erwiesen, es ist aber von dem ersten Maschinisten nicht genügende Rücksicht auf den schon vorher leidenden Zustand des Mannes genommen worden. (Hamburg.)

**Unter dem Titel »Das Seeamt«** hat der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, Hamburg, eine Broschüre herausgegeben, die alle seit 1901 erfolgten Kundgebungen des Herausgebers gegen das Gesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen chronologisch zusammenstellt. Auch das Referat, das Herr Rechtsanwalt Kumpel am 24. Februar 1903 in Berlin auf dem Nautischen Vereinstag hielt, die Grundlage der damaligen zweitägigen Beratung, ist dort abgedruckt. Wer sich auf Stil versteht, wird zu der Annahme neigen, daß die Mehrzahl der in der Broschüre aus dem Vereinsorgan abgedruckten Artikel aus der Feder des Herrn Rechtsanwalt Kumpel stammt. Die Schrift kommt gerade gegenwärtig recht gelegen und kann allen Denjenigen zur Lektüre empfohlen werden, die das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen für dringend reformbedürftig halten. Daß ihr polemischer Teil auch auf starken Widerstand stossen wird, darf nicht unausgesprochen bleiben.

**Prüfungswesen.** In der Seefahrtsschule zu Bremen wird am Montag, den 15. Januar 1906, vormittags 9 Uhr, mit der Prüfung zum Seesteuermann begonnen werden. Anmeldungen hierzu sind unter Beifügung der erforderlichen Nachweise bis spätestens zum 8. Januar an den Vorsitz der Prüfungskommission, Herrn Prof. Dr. Schilling, zu richten.

**Weihnachtsfeier an Bord der »Amerika«.** Die Hamburg-Amerika Linie hatte am Weihnachtsabend ihre Angestellten, die keine Angehörigen hier haben, zu einer Weihnachtsfeier an Bord der »Amerika« eingeladen. An der Feier nahmen 154 Offiziere und Unteroffiziere und etwa 500 Mannschaften teil, darunter auch acht Chinesen. Eingeleitet wurde die Feier durch einen Gottesdienst, den Kapitän Sauer mann, der Führer

der »Amerika« abhielt. Eine Kapelle von 17 Mann unter der Leitung des Herrn Preuß spielte der Feier entsprechende Choräle. Hierauf fand ein gemeinschaftliches Essen statt; es erhielten als Geschenk die Offiziere Wein und Zigarren, die Mannschaften Bier, Zigarren, Kuchen und Nüsse. Diese in bester Harmonie verlaufene Feier legt Zeugnis ab von dem guten Verhältnis, das zwischen Vorgesetzten und Untergebenen der Hamburg-Amerika Linie besteht.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine—Hamburg.

Seinem Berichte entnehmen wir: Am 21. Dezember fand die letzte Versammlung dieses Jahres unter dem Vorsitze von Herrn Freyer statt. Es wurden 5 Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine teilte seine Tagesordnung für den nächsten Verbandstag mit. Auf der Tagesordnung stand: 1) Vorführung eines neuen Bootsklappdavit; 2) Unterstützungskasse des Vereins. Zu 1) Kapitän George Schmidt aus Göteborg hat einen neuen Bootsklappdavit konstruiert, welchen er durch die Herren Holm und Kapitän Nilsson vorführen ließ. Durch ein Kurbelrad, welches nur von einem Manne bedient wird, wird ein vollbesetztes Boot ausgeschwungen und zu Wasser gelassen, ebenso auch wieder aufgehoßt und eingeschwungen. Nur durch einen Hebelgriff wird das Boot in Klampen gesetzt und seefest gezurrt, ebenso auch wieder klar zum Ausschwingen gelöst. Nach Vorführung des Modells war die Versammlung der Ansicht, daß der Apparat durchaus praktisch und empfehlenswert sei, daß er aber keine besondere Neuerung oder Verbesserung bedeute, weil er ebenfalls versagt, sobald das Schiff Schlagseite hat und das Boot an der Luvseite zu Wasser gebracht werden muß, weil in diesem Falle das selbsttätige Ausschwingen des Bootes unterbleibt. Es sei aber wahrscheinlich, daß sich mit dem Kurbelrade eine Einrichtung verbinden lasse, welche die Arme, in welchen das Boot ausgeschwungen wird, über den toten Punkt hinwegbringt, wenn das Schiff Schlagseite hat. Zu 2). Die in der vorigen Versammlung begonnene Beratung über Neuregelung und Satzung der Unterstützungskasse wurde beendet und der vom Verwaltungsrate vorgelegte Satzungsentwurf mit geringen Abänderungen genehmigt.

**Über wasserdichte Schotttüren im Auslande.** Die »Army and Navy Register« brachte vor kurzem eine Besprechung der »Western Morning News, Plymouth« folgenden Inhalts über die zeitgemäße wichtigste Frage für die Erhaltung von Schiffen bei Kollisionen oder Gefahr gegen Untergang zum Abdruck und schreibt:

Es ist in der jüngsten Zeit wiederholt das Gerücht der englischen Admiralität verbreitet worden, die Frage von wasserdichten Schotttüren in einer höchst einfachen drastischen Weise abzutun. Das gegenwärtige System ist in mancher Hinsicht bekanntlich unzureichend und es ist keine Annahme vorhanden, daß die Admiralität von den erschreckenden Lektionen, welche die »Victoria«-Katastrophe gebracht, profitiert hätte. — Sonderbar genug, diejenige Marine, welche der Lösung dieses Problems am energischsten näher getreten, ist diejenige der Vereinigten Staaten von Amerika. In 16 (heute mehr als 30) ihrer neuesten Linienschiffe und Panzerkreuzer hat diese Marine eine Einrichtung angenommen, welche als das sog. »Long-Arm“-System bekannt ist. Durch Anwendung dieses Systems werden die verschiedenen Schotttüren und auch zum Teil schweren gepanzerten Luken elektrisch betätigt von einer auf der Kommandobrücke aufgestellten zentralen Notstation, indem der betreffende Offizier durch einfaches Auslösen und Drehen eines kleinen Handrades oder Kurbel an der Zentral-

Station jede an diese Einrichtung angeschlossene Sicherheitstür oder auch Luke schließen kann.

Während die Kontrolle dieser Türen von der Zentralstation ausgeübt wird, findet trotzdem keinerlei Unterbrechung der stationären Kontrolle der Tür statt. Der Offizier auf der Brücke hat die Gewißheit, daß er während des Schließens sämtlicher Türen in der Gefahr, niemand gefährden kann, welcher in einer der Schotten-Abteilungen sich aufhält, da jede Person, auf welcher Seite des Schotts sie auch sein möge, einen in ihrem Bereich befindlichen Hebel an der Tür hat, mit dem sie die Bewegung der Tür genau verfolgen kann und ihr so hinreichend Zeit zu ihrer Entweichung läßt. Dieses System arbeitet, wie schon erwähnt, elektrisch und sicher, anstatt durch hydraulische Kraft, welches ein wesentlicher Vorzug ist, da die wenigen Drähte, welche erforderlich sind, ohne irgendwelche Schwierigkeiten zu bereiten, über das ganze Schiff verlegt werden können. Das »Long-Arm« System ist seit längerer Zeit in Gebrauch bei der amerikanischen Marine. Diese Sicherheits-Schotttüren werden jeden Monat geprüft, infolgedessen haben Mannschaft und Bedienung die beste Gelegenheit, mit diesem System vertraut zu werden. Die »Victoria«-Katastrophe bot sicherlich das beste Bild der schrecklichsten Resultate eines mangelhaften Schotten-Systems. Soll die Zellen-Einteilung eines Schiffes erhalten bleiben und sollen Mittel für eine Verbindung von einem zum andern Raum vorgesehen werden, so ist es notwendig, daß der Offizier auf der Brücke eine genaue Kontrolle dieser Einrichtung jederzeit ausüben kann.

Das »Long-Arm“-System hat die Vorteile einer derartigen schnellen elektrischen Kontrolle von einer zentralen Notstation, ohne irgendwelche Gefährdung des Personals infolge eines plötzlichen Schließens der Tür. Die amerikanische Marine ist zur Zeit die einzige, welche die Schwierigkeiten mit Schotttüren durch Aufnahme dieses Systems beseitigt hat.

Man sagt, daß die britische Admiralität beabsichtigt, diesem Übelstande fernerhin durch gänzlichen Fortfall jeglicher Schotttüren vorzubeugen; jedes Abteil soll vollkommen abgeschlossen sein und eine Verbindung von dem einen zum andern nur oberhalb der Wasserlinie zu erlangen sein. Es ist einleuchtend, daß dieses System zu großem Zeitverlust und Tätigkeit Veranlassung geben würde, und es würde sehr interessant sein, zu wissen, ob die maßgebenden Autoritäten in Whitehall überhaupt an eine wirkliche ernstliche Beachtung der Lösung desjenigen Problems herangetreten sind, welches sich bisher selbst dem Marine-Departement der Vereinigten Staaten empfohlen hat. Es ist gewiß, daß der britische Marine-Attaché in der amerikanischen Metropole das »Long-Arm“-System schon studiert und seine Berichte hierüber weitergegeben hat. Diese mögen sehr begreiflich in einem ungünstigen Sinne für das »Long-Arm“-System ausgefallen sein; sollte dieses aber wirklich zutreffen, so muß auch erwähnt werden, daß solche alsdann in einem direkten Gegensatz mit der reifen Erfahrung der amerikanischen Offiziere stehen. Die Autoritäten der amerikanischen Marine scheinen von Jahr zu Jahr mehr und mehr zu Gunsten des »Long-Arm« System zu sprechen, und es würde daher überraschend sein, wenn der gegenwärtige Vorstand der Admiralität nicht genau seine Anforderungen nachforschen würde, bevor sich auf eine gänzlich untergeordnete Methode einzulassen, welche nicht verfehlen wird, Veranlassung zu großen Nachteilen zu bieten und welche unter gewissen Umständen in Widerspruch mit der Sicherheit des Schiffes stehen wird, mit Bezug auf die Unmöglichkeit einer schnellen Passage von einem zum andern Abteil und Sicherung hinreichender Ventilation.

Es ist jedoch wohl anzunehmen, daß diesen Gerüchten (der britischen Admiralität) kein Glauben zu schenken ist und nicht in wirkliche ernstliche Erwägung treten kann.





